Skrzydlata POLSKA

NR 35 • 27. VIII. 1958 r. • CENA 2 zł

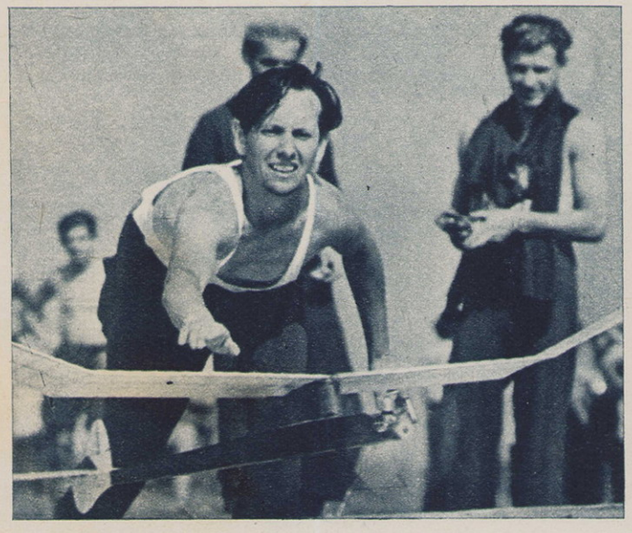
ŚWIĘTO LOTNICTWA 1958

Zdjęcia Janusz Szymański

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1958

W dniu Święta Lotnictwa pozdrawiamy wszystkich lotników cywilnych i wojskowych, pracowników przemysłu lotniczego, wszystkich działaczy i sympatyków lotnictwa.

SKRZYDLATA POLSKA



STANISŁAW ŻURAD z Wrocławia, wicemistrz świata w modelarstwie (kat. modeli z napędem gumowym).

ADAM WITEK z Jeleniej Góry, mistrz świata w szybownictwie (klasa standart).
Foto: B. Koszewski (4)

ANNA FRANKE z Gliwic, wicemistrzyni świata w spadochroniarstwie.

PELAGIA MAJEWSKA z Łodzi, sześciokrotna rekordzistka świata w szybownictwie.

Echa

Od lat już kilkunastu w każde Święto i Dni Lotnictwa staramy się iść możliwie jak najszerszym frontem z propagandą lotnictwa do społeczeństwa. Kulminacyjnym punktem każdego tygodnia lotnictwa były zawsze centralne pokazy w Warszawie, które, jak np. w ubiegłym roku na Babicach, urzekały sto, dwieście, a nieraz i więcej tysięcy ludzi. W kilkunastu innych miastach, przeważnie wojewódzkich, adbywały się zazwyczaj pokazy na mniejszą skalę i miały raczej charakter regionalny. Do miasteczek rzedziej już zaglądał samolot. Dni lotnictwa zaszczycał tam czasem jakiś pilot sportowy lub oficer lotnictwa z pogodankami. Dotyczy to także wsi. Front propagandy lotnictwa, pomimo wielu nieraz pięknych imprez i wydawnictw, był siłą rzeczy jednak zawężony, a samoloty i szybowce z bliska mogli oglądać przeważnie mieszkańcy większych miast.

Powiedzmy sobie jednak szczerze, że żyje jeszcze w Polsce sporo ludzi, którzy tego szybowca czy samolotu naprawdę nie widzieli, ba — być może — mają o nim wyobrażenie tylko na podstawie jakiegoś zdjęcia z gazety. Krótko mówiąc, a raczej pisząc, mamy i nasze lotnicze „odłogi". W tym roku postanowiono je w możliwie jak największym stopniu likwidować. Stąd w tegoroczne Święto i Dni Lotnictwa idziemy z propagandą lotnictwa przede wszystkim do mniejszych miast i ośrodków wiejskich.

Najlepszą i wypróbowaną — jak wynika to z doświadczeń lat minionych — propagandą lotnictwa zawsze jest latanie. Dlatego też pokazy lotnicze odbędą się przede wszystkim w miastach powiatowych. Do odległych zaś wsi wylatywać będą pojedyncze samoloty aeroklubów regionalnych. Każdy lot połączony będzie ze spotkaniem z ludnością wiejską w miarę możliwości z przelotami pasażerskimi. Nie oznacza to oczwiście rezygnacji z innych imprez, takich jak np. festyny, spotkania lotników z młodzieżą szkolną, koncerty, kiermasze książek lotniczych itp, czy imprezy lotnicze o charakterze ogólnopolskim, które — używając modnego dziś wyrazu — zostały zdecentralizowane.

Wszystko zmierza ku temu, ażeby zapoznać społeczeństwo, a szczególnie młodzież, jak najpełniej z bogatymi tradycjami i obecnym rozwojem naszego, polskiego lotnictwa oraz bliżej je związać z nim poprzez pracę w kołach lotniczych, drużynach harcerskich i ożywienie działalności społecznej aeroklubów.

Tradycyjne od lat Święto Lotnictwa w Polsce jest dniem uroczystym nie tylko samych lotników, jest także świętem całego naszego narodu, który kocha swych lotników i dumny jest zarówno z przebogatych tradycji naszych skrzydeł jak i obecnych osiągnięć lotnictwa Polski Ludowej. Mówi się nieraz zagranicą, a często i u nas, że Polacy są narodem dzielnych i odważnych lotników. Nie ma w tym chyba wiele przesady. Na pewno przyjść można do takiego przekonania, jeżeli się przejrzy uważnie wszystkie karty historii naszego lotnictwa.

Rzecz jednak w tym, ażeby możliwie całe społeczeństwo, zarówno to z miast jak i wsi, znało nasze lotnictwo nie z samej tylko nazwy, żeby nie były jej obce osiągnięcia np. Drzewieckiego, Orlińskiego, Żwirki i Wigury, Skarżyńskiego i wielu ,wielu innych wybitnych lotników oraz tradycje pułku „Warszawa" i Dywizjonu 303, żeby ze współczesnym lotnictwem polskim, cywilnym i wojskowym, spotykać się mogło coraz więcej ludzi na codzień. Jest ono bowiem nieodłącznym towarzyszem naszego życia i wywiera znaczny wpływ na szereg dziedzin, m. in. gospodarkę, technikę, komunikację, a także na wychowanie młodzieży.

Tego życzyć sobie chcemy właśnie z okazji tegorocznego Święta i Dni Lotnictwa. Jesteśmy bowiem narodem, który wniósł wielki wkład w rozwój lotnictwa na świecie.

IKARUS

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 7 SIERPNIA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 4956/C A-35

WZROST SIŁY BOJOWEJ NASZEGO LOTNICTWA

- MODERNIZACJA SPRZĘTU — SAMOLOTY NADDŹWIĘKOWE
- ZORGANIZOWANIE WYŻSZEJ SZKOŁY PILOTÓW
- OGROMNY WZROST ILOŚCI PILOTÓW I i II KLASY
- DO WOJSKOWYCH SZKÓŁ LOTNICZYCH MŁODZIEŻ Z AEROKLUBÓW
- OKOŁO 100 SAMOLOTÓW DLA AEROKLUBÓW
- POMOC DLA SPOŁECZEŃSTWA W CZASIE KLĘSK ŻYWIOŁOWYCH

WYWIAD SPECJALNY „SKRZYDLATEJ POLSKI" z płk. pil. Tadeuszem Krepskim

Foto: WAF — Zawadzki

W związku ze Świętem Lotnictwa zwróciliśmy się do Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju z prośbą o aktualne informacje na temat naszych Powietrznych Sił Zbrojnych. Odpowiedzi udzielił nam płk pil. Tadeusz Krepski z DWL i OPL OK.

Pytanie: Na defiladzie powietrznej zorganizowanej w ubiegłym roku z okazji Święta Lotnictwa mogliśmy się przekonać o niezaprzeczalnie wysokich walorach naszych pilotów. Podziwialiśmy również doskonały sprzęt jakim dysponują Wojska Lotnicze. Była to niewątpliwie jedna z najbardziej imponujących imprez lotniczych, jakie widziano w Polsce. Czy mógłby Pan Pułkownik powiedzieć, co zrobiono w ciągu minionego roku dla dalszego zwiększenia siły bojowej naszego lotnictwa?

Odpowiedź: Miniony rok był w rzeczywistości dla lotnictwa polskiego okresem intensywnych zmian zmierzających do zwiększenia jego siły bojowej. O wszystkich naszych przedsięwzięciach niesposób tu powiedzieć. Jednym z nich było położenie kresu takiemu stanowi rzeczy, kiedy to do pułków bojowych kierowano młodych pilotów niedostatecznie przeszkolonych w technice pilotażu.

W poprzednim okresie usprawiedliwione to było brakiem dostatecznej ilości doświadczonej kadry instruktorskiej. Sytuacja ta musiała ulec zmianie, gdyż pułki bojowe zajmowały się niemal wyłącznie szkoleniem w zakresie techniki pilotażu, wykonując w dużym stopniu zadania szkół lotniczych.

Poważne znaczenie dla zwiększenia siły bojowej naszego lotnictwa posiada również przeprowadzona w ubiegłym roku znaczna modernizacja jednostek bojowych, a przede wszystkim wprowadzenie na ich uzbrojenie samolotów nowego typu, naddźwiękowych.

Pytanie: Niewątpliwie wprowadzenie na uzbrojenie jednostek nowoczesnego sprzętu wymaga od personelu lotniczego nieustannego podnoszenia kwalifikacji zawodowych i wiedzy ogólnej.

Odpowiedź: Naturalnie. Dowództwo Wojsk Lotniczych przejawia głęboką troskę o stałe podnoszenie poziomu wyszkolenia bojowego naszych lotników. Od ubiegłego roku przestrzegamy zasady, by do szkół personelu latającego przyjmowana była młodzież posiadająca wstępne przeszkolenie lotnicze w aeroklubach. Oczywiście, od młodzieży tej, podobnie jak od kandydatów na inne szkoły oficerskie, wymagane jest pełne wykształcenie średnie.

Poważnej rewizji poddano także system szkolenia w szkołach oficerskich. Skorygowano go w kierunku zwiększenia indywidualnego nalotu z takim wyliczeniem, aby każdy pilot opuszczający szkołę w krótkim czasie mógł otrzymać specjalizację trzeciej klasy.

Podniesiono poza tym ostatnio normy wymagane przy zdobywaniu klas specjalizacji pilotów i nawigatorów, a mimo to — w porównaniu z latami poprzednimi — ogromnie wzrosła w jednostkach liczba pilotów I i II klasy oraz pilotów latających względnie przygotowanych do lotów na samolotach najnowszego typu.

W celu sprostania wzrastającym wymogom naszego lotnictwa zorganizowaliśmy Wyższą Szkołę Pilotów, której zadaniem jest podnosić kwalifikacje dowódcze i pilotażowe przodujących lotników.

Chciałbym tutaj wspomnieć, że na zeszłorocznych pokazach piloci nasi zademonstrowali technikę wyższego pilotażu zespołowo: na trzech i pięciu samolotach. Obecnie stać nas na wystawienie wielu takich zespołów; istnieją one w każdej jednostce. Publiczność będzie miała okazję przekonać się o tym na tegorocznych pokazach w miastach wojewódzkich i powiatowych.

W sztabach został także stworzony specjalny pion o charakterze naukowo-badawczym, zajmujący się studiowaniem doświadczeń własnych i zagranicznych.

Pytanie: Może powie Pan coś naszym Czytelnikom o współpracy lotnictwa wojskowego z organizacjami cywilnymi, z całym społeczeństwem?

Odpowiedź: Współpracujemy ściśle z wieloma organizacjami cywilnymi, a między innymi z Aeroklubem PRL i regionalnymi aeroklubami, w których widzimy poważne zaplecze dla lotnictwa wojskowego. Udzielamy aeroklubom pomocy instruktorskiej oraz w sprzęcie. I tak, na przykład, tylko w ciągu minionego roku przekazaliśmy na ten cel około 100 samolotów.

Przechodzimy również społeczeństwu z pomocą, kiedykolwiek jest ona konieczna, jak to na przykład miało miejsce w akcji przeciwpowodziowej, w której użyliśmy samolotów dla przewozu sprzętu ratowniczego i ewakuacji ludności. Bardzo skutecznym okazał się przewóz samolotami worków z piaskiem dla umocnienia wałów ochronnych na Dolnym Śląsku, na najbardziej zagrożonych odcinkach, gdzie każda minuta decydowała o powstrzymaniu fali powodziowej.

RAJMUND SZUBAŃSKI

ROZMAWIAMY Z PREZESEM AEROKLUBU PRL WICEMINISTREM STEFANEM ANTOSIEWICZEM

Z okazji Święta Lotnictwa zwróciliśmy się do prezesa Aeroklubu PRL wiceministra Stefana Antosiewicza z prośbą o udzielenie kilku informacji o aktualnych problemach naszego lotnictwa sportowego, którego działalnością kieruje Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

— Panie Ministrze, ostatnie sukcesy naszych sportowców lotniczych na arenie międzynarodowej zwróciły szczególną uwagę opinii publicznej, która widzi w tym m. in. duże ożywienie działalności sportowo-szkoleniowej APRL i aeroklubów regionalnych. Gdzie tkwią źródła tych wspaniałych sukcesów?

— Istotnie. W tym roku nasi modelarze, szybownicy i spadochroniarze, a szczególnie nasze spadochroniarki, osiągnęli wyniki nienotowane dotychczas w historii naszego sportu lotniczego. Do niedawna bowiem na arenie międzynarodowej liczyli się w zasadzie tylko szybownicy, o czym zresztą powszechnie wiadomo. Sukces Adama Witka na mistrzostwach świata w Lesznie jest bez precedensu. Niemniejszą jednak rewelacją jest również zdobycie indywidualnego i drużynowego wicemistrzostwa świata przez nasze spadochroniarki w Bratysławie. Podobnie ma się rzecz z wynikami modelarzy. Ich drużynowe zwycięstwo w zawodach międzynarodowych na Węgrzech w czerwcu br. i wicemistrzostwo świata zdobyte przez Stanisława Żurada w Wielkiej Brytanii w sierpniu br. mają niewątpliwie swoją wielką wymowę.

Chciałbym tu podkreślić, że osiągnięcia te są rezultatem z jednej strony warunków jakie mają w naszej organizacji sportowcy lotniczy, a z drugiej — ich solidnego przygotowania do tak poważnych startów. Poza tym kontakty sportowe z zagranicą, które staramy się coraz bardziej rozwijać, pozwalają nabywać nie tylko tak potrzebną każdemu zawodnikowi rutynę, ale przyczyniają się w poważnym stopniu do wzbogacenia doświadczeń, które wykorzystujemy w naszej codziennej pracy. Celowi temu służy nie tylko udział naszych zawodników w poważnych imprezach międzynarodowych, ale także bezdewizowa wymiana pilotów, skoczków, modelarzy i fachowców lotniczych, jaką prowadzimy na przykład ze Związkiem Radzieckim i Jugosławią.

Nie chciałbym przez to oczywiście powiedzieć, że rezultaty, z których możemy być dumni, wyrażają maksimum naszych możliwości. Środki jakimi obecnie dysponujemy, dzięki stałej pomocy państwa, są gwarancją, że poziom naszego sportu lotniczego będzie stale wzrastał.

— W wyczynie lotniczym postęp jest bezsprzeczny. Ale jak przedstawia się sprawa zaplecza kadry wyczynowców a więc masowość szkolenia lotniczego?

— Na tym odcinku mamy naturalnie większe zaległości do odrobienia. Aeroklub PRL przedsięwziął w tym roku wszelkie możliwe środki, ażeby przeszkolić jak największą ilość młodzieży szkolnej w modelarstwie, spadochroniarstwie i szybownictwie. W tym celu — poza normalnym podstawowym szkoleniem w naszych szkołach — zorganizowaliśmy kilkadziesiąt specjalnych wakacyjnych obozów szkoleniowych w różnych ośrodkach. Trudno w tej chwili podać konkretną ilość przeszkolonej młodzieży, gdyż sezon jeszcze trwa. W każdym razie liczba ta jest co najmniej o 50 procent wyższa od liczby osób szkolonych w latach ubiegłych. Akcję przyjęć na tegoroczne obozy wakacyjne prowadziliśmy prawie wyłącznie w oparciu o szkoły i Związek Harcerstwa Polskiego, z którym stale współpracujemy. Postaraliśmy się też o zainteresowanie lotnictwem nauczycielstwa. Pewna ich ilość zapoznała się z nim na specjalnym obozie wypoczynkowym w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie. Liczymy na to, że zarówno ci wychowawcy, jak i młodzież przeszkolona na obozach letnich, staną się swego rodzaju ambasadorami tego pięknego sportu w szkołach, z których przecież stale napływać będą nowe kadry dla lotnictwa sportowego i zawodowego.

— Panie Ministrze, wiadomo, że Aeroklub PRL zrzesza obecnie 35 aeroklubów regionalnych i dysponuje 7 szkołami szybowcowymi oraz Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Czy i jak przewiduje się dalszy wzrost ilościowy tego rodzaju ośrodków?

— Istnieje w naszym społeczeństwie dość silna tendencja w kierunku tworzenia coraz to nowych samodzielnych ośrodków lotniczych — mam tu na myśli aerokluby. Powstało nawet w tej chwili kilka komitetów organizacyjnych nowych aeroklubów, m. in. w Płocku i Pile, które w oparciu o środki społeczne stwarzają podstawy dla działania przyszłego aeroklubu. Tego rodzaju inicjatywę Zarząd Główny Aeroklubu PRL jak najbardziej popiera. Jednakże dążeniem naszym w tej chwili jest wzmocnienie i rozszerzenie działalności istniejących już aeroklubów. Z tego też względu nie idziemy obecnie na wzrost ilościowy aeroklubów regionalnych, a raczej na rozwój ich filii w terenie, których działalność powinna mieć w zasadzie charakter społeczny. Podobnie zresztą dążymy do oparcia działalności lotnictwa sportowego w jak największej mierze o pracę społeczną.

— Panie Ministrze, jeszcze pytanie na temat sprzętu. Jakie mamy perspektywy wyposażenia naszych aeroklubów w nowe szybowce i samoloty?

— Perspektywy oczywiście są. Na podstawie porozumienia pomiędzy poszczególnymi komórkami przemysłu lotniczego i Aeroklubu PRL opracowany został długofalowy plan rozwoju produkcji sprzętu, który w ciągu najbliższych paru lat zaspokoi nasze potrzeby. Przewidziane są nowe typy zarówno szybowców jak i samolotów. Poza tym będziemy się starali inspirować nowe konstrukcje — zgodnie z naszymi potrzebami, aby nie było takiej sytuacji, jaka panowała do niedawna, że biura konstrukcyjne pracowały jedynie w oparciu o własne koncepcje, które nie zawsze odpowiadały naszym aktualnym wymaganiom.

Temat ten jest zresztą bardzo obszerny i był przedmiotem wielu narad wytwórców i użytkownika. Spora ilość istniejących obecnie samodzielnych biur konstrukcyjnych, w tym także APRL, stwarza nadzieje, że palące w tej chwili problemy nowoczesnego sprzętu lotniczego będą w najbliższych latach rozwiązane pomyślnie — ku naszemu zadowoleniu.

— Co chciałby Pan Minister przekazać naszym Czytelnikom na zakończenie naszej rozmowy?

Pragnę tą drogą przekazać — z okazji Święta Lotnictwa — w imieniu Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, najserdeczniejsze życzenia wszystkim członkom naszej organizacji, działaczom i pracownikom lotnictwa sportowego.

Rozmawiał **(yy)**

PROBLEM RUCHU LOTNICZEGO W POLSCE

INŻ. JAN ZWIERZYŃSKI

Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego M.K.

ŚWIĘTO Lotnictwa jest okazją, przy której dokonywuje się szeregu podsumowań i ocen. Każdy z rodzajów lotnictwa ma swoje specyficzne problemy, wokół których obracają się aktualne dyskusje i koncentruje wysiłek organizacyjny. W lotnictwie sportowym jest to m. in. problem zabezpieczenia sprzętowego oraz sprawności i efektywności działania organizacji, w lotnictwie sanitarnym chyba przede wszystkim problem sprzętu, a w komunikacji lotniczej sprawa rozwoju rentownych linii zagranicznych.

Są jednak sprawy wspólne dla lotnictwa cywilnego, ważne dla działalności każdego jego pionu i warunkujące dalszy jego rozwój. Do spraw takich należy obecnie przede wszystkim zagadnienie kierowania ruchem lotniczym, jego zabezpieczenie i koordynacja. Na niewielkim stosunkowo obszarze naszego kraju działa ponad 40 jednostek lotnictwa sportowego, kilkanaście stacji pogotowia ratunkowego, samoloty LOT-u latają na 7 liniach krajowych oraz na 9 zagranicznych, przylatują do Polski samoloty 8-miu towarzystw obcych, pracuje lotnictwo wojskowe poważnie rozwinięte ilościowo i posługujące się szybkimi samolotami.

Można, podobnie jak oblicza się gęstość zaludnienia, czy gęstość dróg, określić „gęstość", czy intensywność ruchu lotniczego. Gdybyśmy taką liczbę obliczoną dla Polski porównali ze wskaźnikami obliczonymi dla innych krajów to okazałoby się, że w szeregu państw „gęstość" ruchu lotniczego jest znacznie większa niż w Polsce. Z drugiej strony okazałoby się, że przy podobnej „gęstości" inne państwa mają znacznie sprawniejszą i lepiej zabezpieczoną technicznie organizację ruchu.

Obok coraz lepszego sprzętu latającego i coraz wyższych kwalifikacji załóg, poziom służby ruchu i jej wyposażenie jest tym elementem bezpieczeństwa ruchu, który odgrywa w pracy lotnictwa bardzo poważną rolę.

Zamieszczony wykres przedstawia znaczny spadek względnej liczby wypadków obliczonej dla lotnictwa transportowego 73 krajów. Taki wzrost bezpieczeństwa to m. in. zasługa wysokiego poziomu organizacji ruchu.

Nasze lotnictwo poważnie rozwinęło się w ciągu 14-tu lat istnienia Polski Ludowej, zaś rozwój metod koordynacji ruchu lotniczego i stan środków technicznych pozostał w tyle.

Problem organizacji cywilnego ruchu lotniczego trzeba rozważać w trzech płaszczyznach, a mianowicie:

— w związku z ruchem lotnictwa cywilnego w całości i jego koordynacją z ruchem wojskowym, zabezpieczeniem ogólnego porządku w powietrzu i ochrony granic.

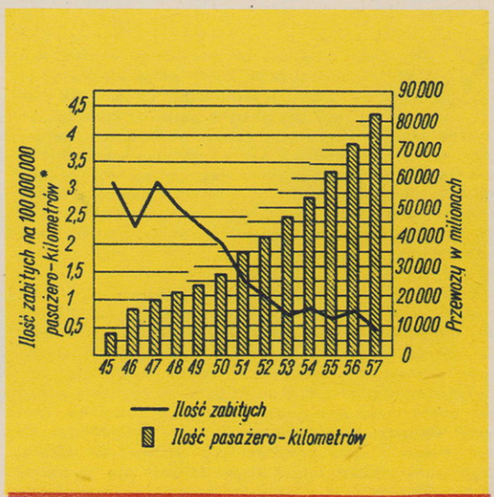
— w związku z pracą tej części lotnictwa cywilnego, która wykonuje w zasadzie regularne loty IFR, to znaczy „na przyrządy", z łącznością radiową (lotnictwo komunikacyjne polskie i obce),

— w związku z pracą lotnictwa sportowego i sanitarnego itp., wykonującego loty w warunkach VMC, bez łączności radiowej i środków radiolokacyjnych.

Problemy, wymagające rozwiązania w zakresie każdego z tych trzech zagadnień są na ogół znane:

— jeśli chodzi o lotnictwo sportowe, jest to przede wszystkim kwestia zlikwidowania wielogodzinnego oczekiwania na zezwolenie na start i zabezpieczenie sprawnej informacji o przebiegu lotu. Rozwiązanie tego polega na zorganizowaniu dobrej obsługi we wszystkich punktach decydujących o przelocie oraz poprawy łączności telefonicznej:

— w lotnictwie komunikacyjnym problem polega głównie na zapewnieniu dostatecznego wyposażenia radionawigacyjnego, a przede wszystkim urządzeń ILS (urządzenia do lądowania na przyrządy) łącznie z radarem do lądowania oraz dostatecznej ilości wielokanałowyc naziemnych i pokładowych środków łączność radiowej. Niewątpliwy postęp, jaki został ostat nio osiągnięty w tym względzie, jest niewystarczający:



WYKRES ILUSTRUJĄCY WZROST BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE LOTNICZYM.

*) 1 pasażero-kilometr odpowiada przelotowi jednego pasażera na odległości jednego kilometra.

100 000 pasażero-kilometrów odpowiada w przybliżeniu 25 przelotom 100 pasażerów dookoła ziemi wzdłuż równika.

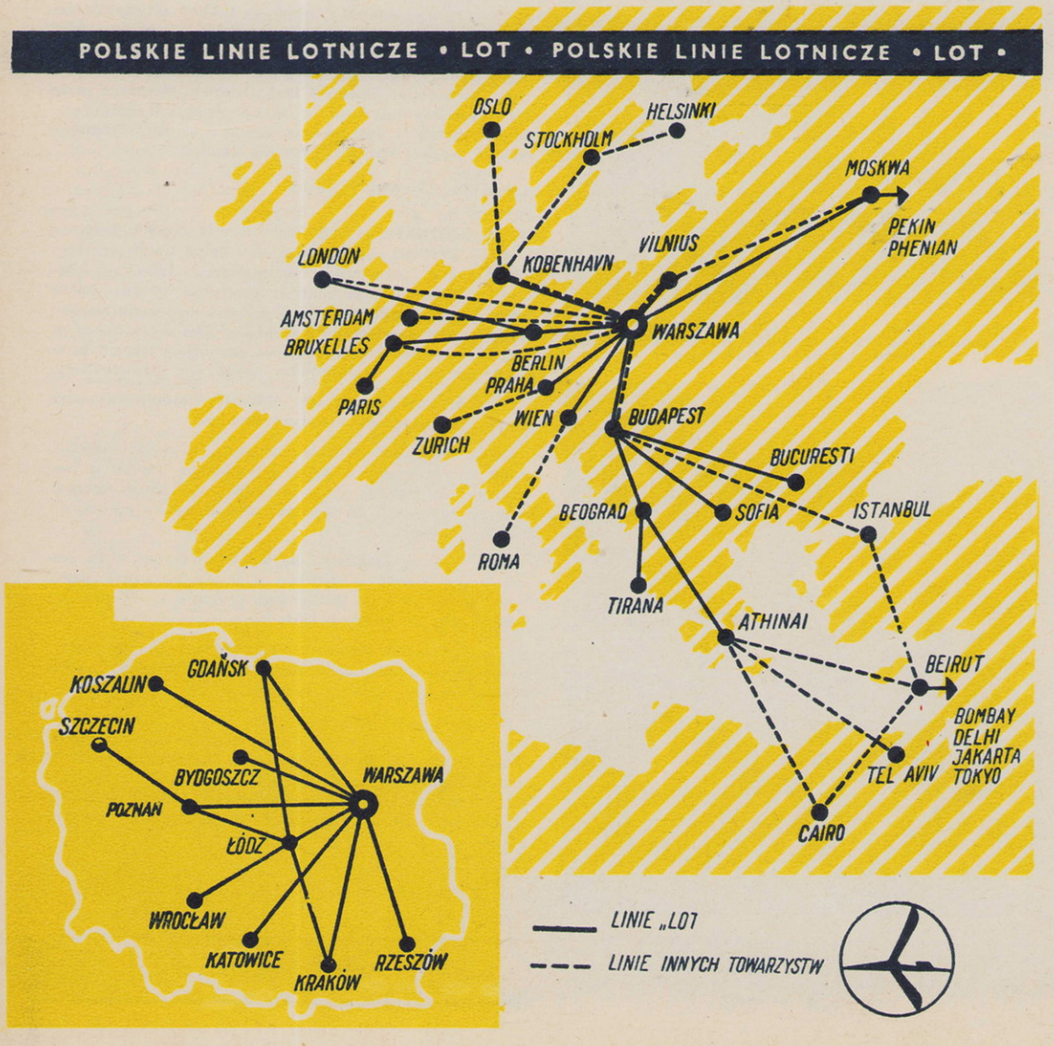
— sprawa kierowania ruchem cywilnym i koordynacji cywilno-wojskowej jest kwestią tylko odpowiedniej organizacji zapewniającej współpracę odpowiednich organów, cywilnych i wojskowych oraz wykorzystania wszystkich środków technicznych jakie stoją w ich dyspozycji.

Władze lotnictwa cywilnego uważają sprawę przystosowania organizacji ruchu lotniczego do aktualnych potrzeb lotnictwa za główny obecnie problem wymagający pilnego rozwiązania.

Wymaga tego interes, polegający na wykorzystaniu geograficznie dogodnego położenia Polski i uczynienia z Warszawy ważnego węzła komunikacji lotniczej, wymaga tego bezpieczeństwo ruchu oraz usunięcie przeszkód w intensywnej eksploatacji sprzętu w lotnictwie sportowym.

Ze sprawą organizacji ruchu lotniczego wiąże się sprawa uporządkowania podstaw prawnych działalności lotnictwa. Obowiązujące obecnie prawo lotnicze, ustalone około 30-u lat temu, w szeregu sprawach nie odpowiada dzisiejszemu stanowi lotnictwa. Dlatego również studia nad nowelizacją tego prawa zajmują wiele uwagi w pracy Departamentu Lotnictwa Cywilnego. Do czasu uchwalenia przez Sejm nowego prawa, organizacja służby ruchu musi się opierać na starym. Nie jest to groźne o tyle, że Polska, od maja br., jest pełnoprawnym członkiem ICAO (International Civil Aviation Organization), w związku z czym obowiązują nas nowoczesne przepisy międzynarodowe, które w szeregu wypadków mają moc obowiązującą przed prawem krajowym.

Skorzystałem z gościnności udzielonej mi na łamach „Skrzydlatej Polski", aby z okazji Święta Lotnictwa przedstawić jeden z istotnych problemów lotnictwa cywilnego, wymagających pilnego rozwiązania. Odpowiednie projekty organizacyjne przewidujące rozwiązanie sprawy zostały przez Departament Lotnictwa Cywilnego opracowane i są obecnie konsultowane z odpowiednimi władzami cywilnymi i wojskowymi.



ZACZĘŁO SIĘ 15 LAT TEMU...

HUGO O'BRIEN DE LACY
Chor. rez. pilot 1 PLM „Warszowa".

NIE długo bawiłem w Sieleckim obozie nad Oką, widocznie pech, który prześladował mnie dotąd wreszcie „puścił". Piszę „pech" nie dlatego aby w 4 zapasowym pułku II Dywizji, do którego mnie przydzielono czegoś brakowało. Ale zawsze sytuacja człowieka bez określonego przydziału, czekającego na jakieś odgórne decyzje, na które nie ma wpływu, nie jest zbyt miła. Nie wiedziałem przecież w ciągu tych kilku dni czy moje prośby i starania o przydzielenie mnie do lotnictwa odniosą skutek. Nie liczyłem zresztą jadąc do Sielc, że przy dopiero formującej się armii może być jakieś lotnictwo I to w postaci jednostki szkoleniowej. Myślałem raczej iść w ślady swego ojca do broni pancernej czy też fizylierów. Toteż wiadomość dość mglista zresztą, że istnieje już polska jednostka lotnictwa myśliwskiego, trochę mnie oszołomiła. I czekając w owym zapasowym pułku na decyzję, nie bardzo wierzyłem aby mogła być ona pozytywna. Dla mnie, 17-letniego chłopaka, którego wszelkie kłamstwa o tym, że latał kiedyś na szybowcach z góry musiały być skazane na fiasko. Niby kiedy miałem latać? Mając 14 lat!? Ale na wszelki wypadek kłamałem. Jak się zresztą okazało z nieźłym skutkiem.

Po czterech dniach pobytu w Sieleckim obozie, spędzonych na zbieraniu mchu do uszczelniania ziemianek, kopaniu tychże i innych tym podobnych zajęciach do jakich używano tych, bez przydziału, zjawił się rozklekotany ciężarowy ZIS a na nim zastępca dowódcy I PLM por. Wiślicki i lekarz pułkowy por. Szenker. Przyjechali po nas. Z ulgą żegnałem wzrokiem wysokopienny sosnowy las nad brzegami Oki jadąc w kierunku Grigoriewskoje. Jechało nas czterech. Józio Bester, przyszły fototechnik pułku, dwóch braci Pollerów, którzy chcieli być mechanikami i ja — kandydat na pilota-myśliwca, rzekomy pilot szybowcowy.

WARSZAWSKA szosse", dość wąska asfaltowa droga gęsto usiana powybijanymi przez czołgi i ciężkie działa wybojami, uciekała w tył za podskakującą i trzęsącą się ciężarówką. Zbliżał się już wieczór. „Warszawska szosse"! Nie wiem czy rozumiałem wtedy symboliczną nazwę tej wyboistej drogi. Drogi, na której zaczął się wreszcie powrót. Właśnie do Warszawy, do Polski. Milczeliśmy jakoś wszyscy a biała wstęga szosy nawijała się na koła ciężarówki.

PÓŹNYM już wieczorem skręciliśmy w lewo by po paru minutach jazdy piaszczystą polną drogą dojechać do brzozowego lasku wśród którego majaczyły w mroku kontury ziemianek i baraków. Tu stał właśnie 1 polski pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Było już po capstrzyku i intendent pułku wyciągnięty z łóżka przez por. Wiślickiego nie bardzo wiedział co z nami robić. W końcu kinąc pod nosem załadował nas na ciężarówkę i zawiózł do Grigoriewskoje do łaźni.

„— Nie mogę was w tym stanie zakwaterować. Zapaskudzicie mi całą ziemiankę..." — tłumaczył.

Istotnie, byliśmy jeszcze w cywilnych ubraniach nie budzących swym wyglądem wątpliwości, co do tego, że oprócz nas zawierają jeszcze pomniejsze żyjące istoty... Spędziliśmy zatem noc na półkach w ciepłej pachnącej brzozowymi miotełkami i mydłem, typowej rosyjskiej „bani"...

Pierwsze spotkanie z pułkiem było właściwie zabawne. Rano zbudził nas gwar głosów w sąsiednim pomieszczeniu i trzaskanie ognia pod wielkim kotłem z wodą. Przez uchylone drzwi widzieliśmy kilkunastu młodych ludzi w pięknych wielbłądzich golfach, bryczesach i oficerskich butach. Ani chybi piloci — zadecydowałem. Tak i było. To właśnie II eskadra odbywała swą cotygodniową łaźnię. Tam właśnie poznałem po raz pierwszy Kazika Rutenberga, Łazara, Bożykowskiego, który zginął w miesiąc później wraz z instruktorem Bondarem, Władka Żurawskiego, mojego przyszłego bojowego „naparnika", Czownickiego, Brocha, który zginął w czasie walk o Wał Pomorski...

Moje gorączkowe dopytywania się jak „to wszystko" tu wygląda przerwał intendent pułku por. Dąbrowski przywożąc dla nas umundurowanie i zaganiając do kąpieli.

Dowiedziałem się przynajmniej tyle, że większość z nich nigdy na samolotach nie latała, a teraz po 2 miesiącach szkolenia latają już samodzielnie na UT-2. Odetchnąłem... Przyjemnie było ubrać się po kąpieli w czystą bieliznę, nowy letni mundur, nowe buty...

PIERWSZY dzień w pułku! Zameldowanie się u pełniącego po śmierci pierwszego dowódcy pułku kpt. Kozłowskiego, obowiązki dowódcy kpt. Wicherkiewicza. Przedwojenny polski pilot. Jakoś się z nim dobrze i szczerze rozmawiało. Przyznałem się do moich kłamst. Śmiał się tylko.

— Byli tu lepsi od was. Tacy co w kampanii wrześniowej mieli strącone po 3 samoloty... Potem okazało się, że nie widzieli w życiu samolotu — z bliska... Ale chcieli latać i dziś już latają. Będziecie latać i wy. Najdalej za rok, na front.

Mina mi trochę zrzedła. Dopiero za rok!? — No tak, pilota - myśliwca nie „robi się" w ciągu 3 miesięcy. To nie piechota...

ZPOR. WIŚLICKIM oglądałem samoloty. Małe, zgrabne UT-2. Szkolno-treningowe. To drążek od lotek i steru wysokości. To pedały steru kierunkowego. Gaz. Trochę za dużo tych „zegarów", czort wie do czego to wszystko służy...

Mały, zgrabny szkolno-treningowy Ut-2 w Grigoriewskoje. Na tym typie samolotu młodzi Polacy uczyli się latać.
(Wszystkie zdjęcia archiwalne)

Grupa pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego promowana w Grigoriewskoje na oficerów Ludowego Lotnictwa Polskiego.

W październiku 1943 roku odwiedzili pułk „Warszawa" gen. Karol Świerczewski (pierwszy z lewej) i Wanda Wasilewska (druga z lewej). Na zdjęciu: w rozmowie z kpt. Wicherkiewiczem (drugi z prawej).

Ale ostatecznie nie taki diabeł straszny...

A to bojowe „Jaki-1". Smigłe, smukłe, stalowo-szare maszyny. Trzy tony wagi. Silnik 1280 KM. Działko, KM-y... Zajrzałem do kabiny. Nooo, taaak! Dziesiątki dźwigni, kranów, manetek, pokręteł, guzików i włączników... kilkanaście „zegarów", radio, elektrospusty,... I JA mam się tego wszystkiego nauczyć, z zamkniętymi oczami wiedzieć gdzie, co i do czego służy...? Drżącym z lekka głosem poprosiłem mechanika aby mi wytłumaczył jak się zapuszcza silnik.

— A to proste! Otwórz pan kran benzynowy, kran powietrza włącz tym przełącznikiem akumulator. Ot, tą pompką daje nam parę zastrzyków na cylindry, potem na gaźniki, potem gaz na 1/3 do przodu, obroty do tyłu, potem włącza pan magneta, lewą ręką odkręca pan kran starteru a prawą naciska guzik wibratora. Potem jak silnik zaskoczy, zakręca pan kran starteru a prawą ręką gaz...

Proste! Prawda!?

PRZY lśniącym zimowym słońcu 30 stopniowym mrozie rosyjskiej zimy latališmy już samodzielnie nad białą płaszczyzną polowego lotniska niedaleko od Grigoriewskoje. Samo Grigoriewskoje opanowane było przez 1 i 2 eskadrę ćwiczącą już na Jakach. Czy to było proste i łatwe? Za nami pozostało kilka miesięcy wkuwania teorii, dziesiątki godzin dubli z instruktorem. Chwile wzlotów i upadków. Dosłownie i w przenośni. Chwile uniesień i załamania; że nie, że chyba nigdy nie będę latał... I ta teoria. Silnik i samolot, radio i uzbrojenie, nawigacja i teoria lotu, „Kulp"*) — mała szara książeczka pisana krwią pilotów, którą trzeba było znać na pamięć i na wyrywki jak tabliczkę mnożenia. Skomplikowane wzory teorii lotu, w których sinusy i cosinusy, tangesy i pierwiastki były dla większości z nas pojęciami zgoła nieznanymi. Cóż dziwnego, ja miałem za sobą 3 klasy gimnazjum, a taki np Jurek Rudy tylko 5 oddziałów szkoły powszechnej! Nieliczni mieli maturę. Większość wykształcenie „prawie średnie" jak to określił Edek Chromy. A więc wkuwaliśmy wzory na pamięć, rysując na tablicy skomplikowane równania na zakręt pętlę, korkociąg... 30, 40 stopni mrozu. Białe pustkowie lotniska, czarne znaki startowe i mała grupka opatulonych w futrzane kombinezony uczniów - pilotów i instruktorów. W górze małe UT-2. Latamy już sami. A po południu i w niepogodę teoria, teoria i jeszcze raz teoria... A rano radosny wrzask kogoś, kto pierwszy się zbudził:

— Chłopaki, pogoda lotna!

ZNOW latamy. Kilku tylko odpadło z tych co przyszli latem 1943 do Grigoriewskoje. No cóż, „stworzony do pełzania, latać nie będzie" — jak mawiał instruktor Tolka Nikonow. No i istruktorzy kpt. Jasiński, szef istruktorów, stary „wilk powietrzny", bojowy pilot o spalonej w pożarze samolotu twarzy, lekko zacinający się po kontuzji. Spokojny, małomówny, srogi ale sprawiedliwy,

Gaszyn. Dziadzia Wasia. Wielki, wesoły, rubaszny chłop. Nie gardzący mocnym słowem.

Tolka Nikonow. Wesoły, szczupły chłopak, świetny pilot, nawet Gaszyna, który uchodził za asa lał w powietrzu jak chciał, a na ziemi był świetnym kompanem do wypitki i do wybitki. Chłop jak to mówią do tańca i różańca. ...

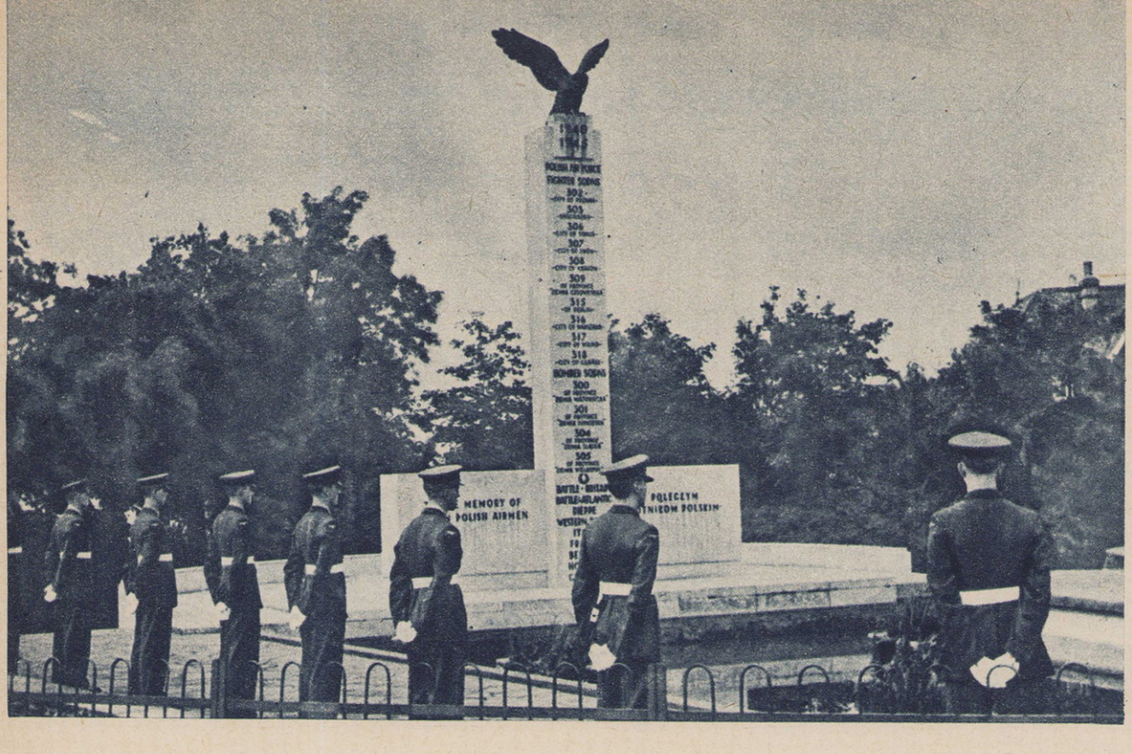
Mały, trochę zjadliwy, nerwus Gawryłow. Gdy mu uczeń coś knocił w powietrzu potrafił rozpiąć pasy, zdjąć kalosz z unta (utów lotniczych) i walić nim po głowie nieszczęsnego ucznia...

Stary „dziadzia German". Ten potrafił płakać zupełnie na serio, gdy tępy uczeń nie pojmował jakiejś zdawałoby się prostej sprawy...

Spokojny, opanowany Anikin. Wysoki, przystojny. Wybuchowy jak proch Ukrainiec Kucenko. Bondar, Szapkow, Judin, kpt. Paszkow, ci wszyscy przelali w nas swą wiedzę i umiejętności, aby zrobić z nas pilotów, dać nam na radzieckiej ziemi polskie skrzydła, za których dotknięciem od tylu lat tęskniło polskie niebo...

*) „Kurs uczebno-lotnoj podgotowki"

DALSZY CIĄG NASTĄPI



Pomnik na lotnisku w **NORTHOLT** ku czci polskich lotników poległych w Wielkiej Brytanii w czasie ostatniej wojny światowej. Na głównym obelisku wymienione są numery i nazwy wszystkich polskich dywizjonów, które brały udział w walkach na Zachodzie. Czytając od góry, wymienione są najpierw dywizjony myśliwskie: 302 — Poznański, 303 — im. Tadeusza Kościuszki, 306 — Toruński, 307 — Lwowski, 308 — Krakowski, 309 — Ziemi Czerwińskiej, 315 — Dęblińskí, 316 — Warszawski, 317 — Wileński, 318 — Gdański. Następne są cztery dywizjony bombowe: 300 — Ziemi Mazowieckiej, 301 — Ziemi Pomorskiej, 304 — Ziemi Śląskiej oraz 305 — Ziemi Wielkopolskiej. Na samym dole są wymienione ważniejsze operacje wojskowe minionej wojny i obszary działania polskiego lotnictwa na Zachodzie. A więc: Battle of Britain, Battle of Atlantic, Dieppe, Western Desert (Afryka), Italy itp.

U STÓP POMNIKA W NORTHOLT

BOLESŁAW KOWALSKI

KORESPONDENCJA WŁASNA

DO Wielkiej Brytanii przypłynąłem wraz z załogą Okrętu Szkolnego Marynarki Wojennej PRL — „Gryf". Urozmaicony program naszego pobytu przewidywał między innymi uroczystość złożenia wieńca przy pomniku polskich lotników poległych w Anglii w drugiej wojnie światowej. Pomnik znajduje się w Northolt w małym angielskim miasteczku na zachodnich przedmieściach Londynu, które wpisało się na zawsze do historii naszego lotnictwa. Bowiem właśnie w Northolt dnia 2 sierpnia 1940 roku sformowano słynny już dziś, myśliwski dywizjon — 303 im. Tadeusza Kościuszki.

Jeszcze przed kilkunastu minutami składaliśmy w Londynie wieniec przy obelisku poległych żołnierzy brytyjskich, a teraz mkniemy naszym niebieskim autobusem Królewskiej Marynarki Wojennej do Northolt. Jesteśmy trochę podnieceni — za chwilę wjedziemy w ulice małego angielskiego miasteczka, w którym przed kilkunastu laty rozbrzmiewał gwar polskich głosów, wjedziemy do miasteczka ponad którego dachami w latach wojny wzbijały się w powietrze samoloty kierowane rękami polskich pilotów — „odważnych ludzi" — jak ich nazywali Anglicy.

Przypominają się nam zasłyszane fragmenty opowiadań, przypominają książki i dane statystyczne dotyczące działalności polskich lotników. Któryś z kolegów informuje, że... polscy myśliwcy w Wielkiej Brytanii zestrzelili ogółem 977 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 196 prawdopodobnie i 280 uszkodzili, ponadto zestrzelili oni również 190 niemieckich bomb latających V-1... że dywizjony bombowe nie pozostawały również w tyle — bombardowały niemieckie porty inwazyjne w pierwszej fazie wojny, brały udział w bombardowaniu Niemiec zrzucając tam tysiące ton bomb, patrolowały rozległe szlaki konwojów statków alianckich, walcząc minami i bombami głębinowymi z niemieckimi łodziami podwodnymi... że wreszcie lotnictwo polskie współpracowało z Ruchem Oporu wielu krajów — a przede wszystkim armią podziemną w kraju...

Ale oto i Northolt. Z głównej szosy skręcamy w prawo i właśnie tu na skrzyżowaniu stoi pomnik, który jest celem naszej podróży. W tej chwili angielscy lotnicy oczyszczają go z „patyny zapomnienia" i może dlatego nasz kierowca dodaje gazu.

Wpierw jedziemy na obiad.

Przy wejściu na lotnisko oczekuje nas oficer angielski mówiący świetnie po polsku, który zaprasza marynarzy i podoficerów na obiad do żołnierskiej i podoficerskiej messy. Jest to jeden z czterech polskich oficerów, których Anglicy pozostawili w służbie na tym lotnisku. Oczywiście teraz por. Błaszak jest angielskim obywatelem i angielskim lotnikiem, ale przed 18 laty był nawigatorem w polskim Dywizjonie 301. Kiedy w grudniu 1945 roku rozwiązano Lotnictwo Polskie w Wielkiej Brytanii Anglicy zaproponowali mu pozostanie w służbie — zgodził się. Założył rodzinę, zżył się z otoczeniem.

Teraz w barze por. Błaszak czyni honory gospodarza domu. Zapoznaje nas z innymi lonikami, inicjuje rozmowy. Rozmowy są bardzo ogólne — o pogodzie. Nikt nie mówi o Dywizjonie 303, nikt nie wspomina tych „odważnych ludzi" — polskich pilotów.

Szybko o nich zapomniano.

We wstępie do swej książki „Dywizjon 303" Arkady Fiedler pisał:

„... Polscy lotnicy poszli w zapomnienie, brutalnie i bez ceremonii. W pierwszych latach po wojnie odbywały się co 15 września uroczystości lotnictwa brytyjskiego i wszystkie dzienniki i czasopisma w Wielkiej Brytanii rozpisywały się sążniście na temat Bitwy o Brytanię 1940 r. ale o Polakach była na ogół cisza, a jeśli napomknienie, to wstydliwie skąpe, półgębkowate, albo nawet wyraźnie naciągane, jak np. w nr z 25 września 1948 r. — poważnego skądinąd czasopisma — „The Sphere" w artykule o „Wspomnieniach z Bitwy o Brytanię": ani słowa w nim o udziale polskich myśliwców w Bitwie. Artykuł co prawda pochlebnie wymienia Dywizjon 303, ale zupełnie zapomina podać, że składał się z Polaków...".

A jeśli pomyśleć, że od tego czasu minęło dalszych 10 lat?...

Dziś jedynym wspomnieniem po Polakach jest pomnik, u stóp którego w tej chwili stoimy.

„W dowód pamięci poległym polskim lotnikom" — głosi angielski napis. Słaba to pamięć jeśli skończyła się w 1945 r.

Na pomniku wyryte nazwy polskich dywizjonów myśliwskich i bombowych, nazwy bitew jakie stoczyli i nazwiska około dwóch tysięcy ludzi, którzy w tych dywizjonach oddali życie. 2 000 ludzi to znaczy jeden na pięciu pozostali przy życiu, 2 000 ludzi (nie licząc już rannych, których było około 1 300) zginęło za wolność angielskiej ziemi, za wiarę w szybkie zwycięstwo.

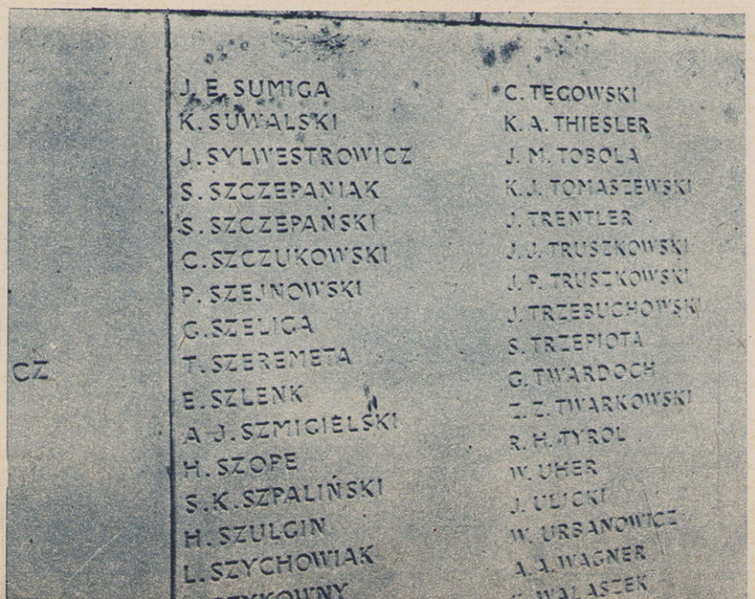
„Ja stoczyłem dobrą walkę, skończyłem swe zadanie, ja wierzyłem" — oto znamienne słowa wyryte również na tym pomniku.

Angielska kompania honorowa pręży się „na baczność". U stóp pomnika chyli się mundur polskiego oficera, który po 18 latach przyjechał tu złożyć wieniec. Na szarfie złocony napis: „Bohaterskim synom Polski poległym za swą Ojczyznę w walce ze wspólnym wrogiem — załoga Szkolnego Okrętu Marynarki Wojennej PRL „Gryf". Nie brzmi nam żaden werbel, nie przygrywa żadna orkiestra, a tylko biją serca.

Po chwili wracamy do Londynu. W autobusie milczenie. Nikt nie podejmuje rozmowy — jesteśmy jakby zażenowani. A przecież powinniśmy być dumni z bohaterstwa i zasług naszych rodaków.

Przypominam sobie jak ktoś przed laty opowiadał, iż w rocznicę „Bitwy o Anglię" Anglicy nie zaprosili ani jednego Polaka na uroczystości — przyznaję, że wówczas w to nie bardzo wierzyłem. Teraz przychodzi mi to z łatwością...

Na cokole pomnika wyryte są nazwiska około 2 000 polskich lotników, którzy oddali swe życie w czasie ostatniej wojny światowej na Zachodzie. Zdjęcia Autora (3)



Kapitan Okrętu Szkolnego Marynarki PRL „Gryf" składa wieniec u stóp pomnika poległych lotników.

(Prawo przedruku zastrzeżone)

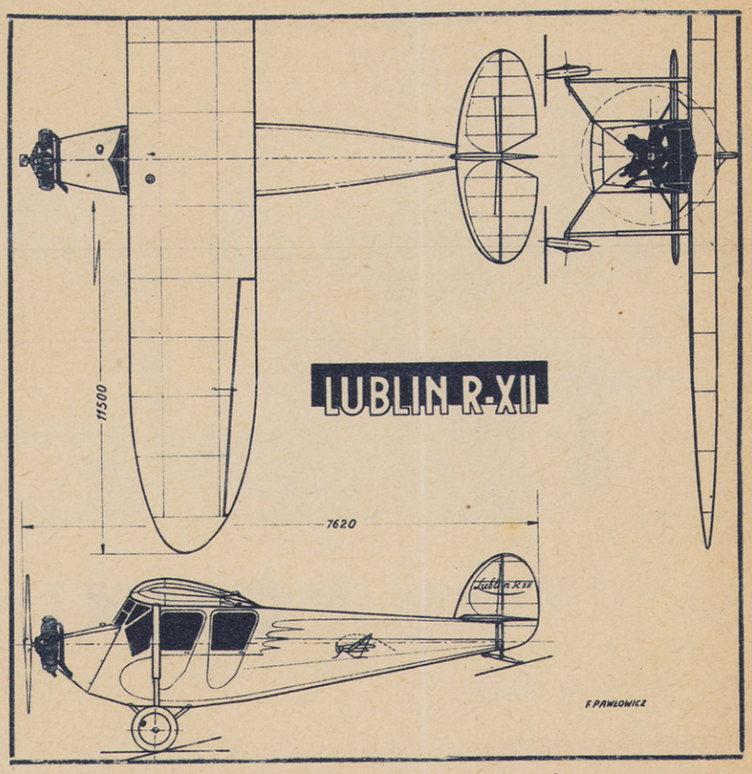
SAMOLOT TURYSTYCZNY LUBLIN R – XII

SAMOLOT sportowy konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego zbudowany został w zakładach lubelskich w 1930 r. Był to grzbietopłat dwu lub trzymiejscowy, konstrukcji mieszanej. Płat o obrysie eliptycznym, konstrukcji całkowicie drewnianej o pokryciu ze sklejki. Kadłub o przekroju prostokątnym, posiadał szkielet ze spawanych rur stalowych. Pokrycie kadłuba płócienne. Kabinę oddzielała od silnika przegroda przeciwogniowa. Łoże silnikowe podobnie jak i kadłub wykonane były z rur stalowych. Konstrukcja usterzenia metalowa, pokrycie płócienne. Statecznik poziomy przestawialny w locie. Podwozie bezosiowe trójgoleniowe z amortyzacją olejowo-powietrzną.

Kabina mieściła dwa fotele obok siebie oraz trzeci z tyłu (lub obszerne miejsce na bagaż). Między przednimi fotelami znajdowała się pionowa kolumna sterownicza z wolantem. Kolumna mogła być przesunięta przed prawy lub lewy fotel. Sterownice nożne-orczyki — przed każdym fotelem. Z lewej strony kadłuba znajdowały się drzwi do przednich foteli i do tylnego. Z prawej strony natomiast był dostęp tylko do przednich miejsc. Zbiorniki paliwowe były umieszczone w płacie nad kadłubem.

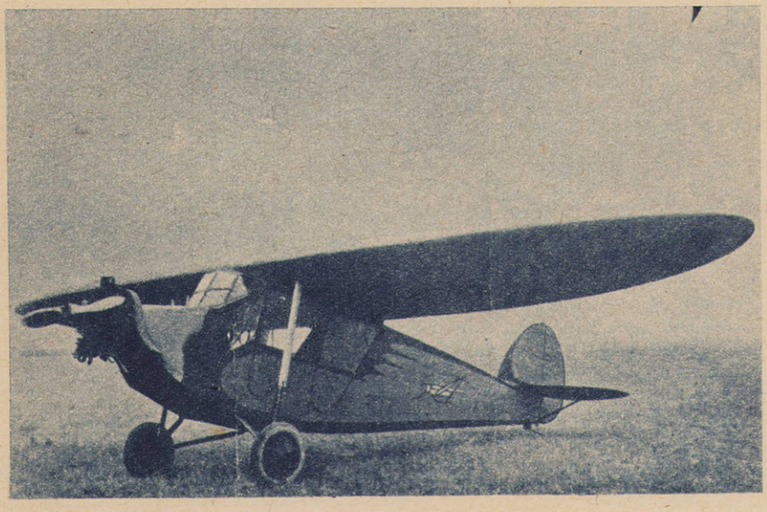
Samolot Lublin R-XII był wyposażony w 5-cylindrowy gwiazdowy silnik angielski Armstrong-Siddeley „Genet" o mocy 80—88 KM i drewniane śmigło. Przewidywane było zastosowanie innych silników o podobnej mocy, jak Cirrus III lub Warner „Scorab".

FELIKS PAWŁOWICZ



Samolot Lublin R-XII

Zdjęcie ze zbiorów J. B. Cynka — Anglia



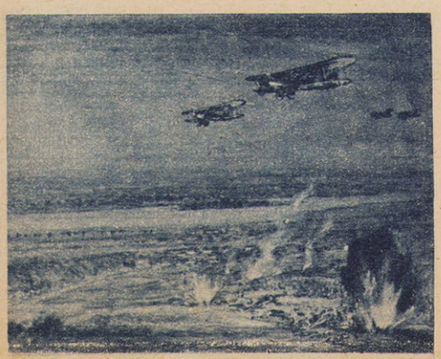
DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	11,50 m
Długość	—	7,62 m
Wysokość	—	2,36 m
Powierzchnia nośna	—	18,54 m²
Ciężar własny	—	503 kG
Ciężar w locie	—	828,5 kG
Obciążenie powierzchni	—	44,70 kG/m²
Obciążenie mocy	—	9,4 kG/KM
Prędkość maksymalna	—	156 km/h
Prędkość lądowania	—	73 km/h
Pułap	—	4 750 m
Zasięg	—	550 km

CHRZEST BOJOWY NOCNYCH BOMBOWCÓW

SŁOŃCE skryło się za horyzontem. Wieczorny chłód spłynął na lotnisko. Trwały ostatnie, bardzo skrupulatne przygotowania. Wreszcie krótka odprawa. Prowadzi ją kapitan Worobiew. W związku z ostatnim komunikatem meteorologicznym wnosi się kilka poprawek do kursu. Porucznik Wasiuk przypomina o historycznym znaczeniu tego lotu i — pada komenda: „Do maszyn!"

Pierwszy startuje porucznik Żyżyniewski, za nim kapitan Fewralski, Bukowski i inni. Co dwie minuty mały Po-2 odrywa się od lotniska i znika w ciemnościach nocy. Kurs 340°. Cel — grupa faszystowskich czołgów, rozlokowana w zagajniku koło Płońska.



Maszyny ciężko nabierają wysokości. Zbliżają się do Warszawy. Powietrze tu aż gęste od dymu, w dole morze ognia. Ręce mocniej zaciskają się na drążku sterowym. Przelot nad płonącą i bestialsko przez hitlerowców niszczoną stolicą jest dobrą lekcją nienawiści do faszyzmu. Jeszcze dwadzieścia pięć minut drogi.

Lekkie bombowce nocne, w odróżnieniu od innych rodzajów lotnictwa, działają w zasadzie pojedynczo i każda załoga jest w dużej mierze zdana wyłącznie na własne siły. Maszyny idą „jak po sznurku", w czterokilometrowych odstępach jedna od drugiej. W czasie takiej wyprawy, której celem są ukryte małowymiarowe obiekty jak czołgi, największa odpowiedzialność spoczywa na załodze pierwszego samolotu. Jeśli wykryje ona cel, oświetli go bombami i zdemaskuje artylerię przeciwlotniczą, pozostałe maszyny mają zadanie niezwykle ułatwione. Pamiętało o tym dobrze dowództwo pułku wyznaczając na prowadzącego samolot porucznika Żyżyniewskiego. Również i ten stary, zahartowany w bojach stalingradczyk dobrze zrozumiał, jaka ciąży na nim odpowiedzialność. Od niego w dużej mierze zależało powodzenie tego pierwszego lotu bojowego pułku.

W oddali zarysowuje się wstęga Wisły. Twarz pilota poważnieje. Cel już blisko. Ruch dźwignią gazu do tyłu. Śmigło powoli miele powietrze. Samolot, jak wielki, drapieżny ptak, bezszelestnie zniża się na upatrzoną zdobycz. Strzałka wysokościomierza pełznie powoli w dół — 900, 800, 700, 600 metrów. Oczy pilota i nawigatora aż do bólu wpijają się w ciemność nocy. Nie widać jednak nic podejrzanego. A przecież według danych rozpoznania czołgi faszystowskie powinny znajdować się przed nimi. Samolot coraz bardziej traci wysokość, zatacza krąg. Napięcie rośnie. Za chwilę nadleci następna maszyna, a za nią dalsze. Żyżyniewski krąży nad podejrzanym rejonem. I nagle nerwy hitlerowców nie wytrzymały. W dole błysnęło światło. Potem drugie, trzecie. Powietrze wokół samolotu zadygotało od podmuchu pękających pocisków.

A więc obliczenia były właściwe. Cel został wykryty. Nieznaczny ruch ręki — i dwie bomby oświetlające oderwały się od samolotu. Po chwili robi się jasno jak w dzień. Na dole wyraźnie widać słabo zamaskowane czołgi hitlerowskie, stojące po obu stronach szosy oraz zanoszące się rechotem, strzelające z samochodów przeciwlotnicze karabiny maszynowe. Żyżyniewski oddaje ostro drążek od siebie. Posłuszna woli pilota maszyna nurkuje. Z wysokości 400 metrów lecą bomby. Fala podmuchu mocno rzuca maszyną. „Pali się!" — krzyczy Żyżyniewski do swego nawigatora, daje pełny gaz i odchodzi od celu. Był to już najwyższy czas, gdyż w nurkowanie przechodziła właśnie następna maszyna. Słychać nowe wybuchy. To załogi przybyłe nad „ognisko" kontynuują rozpoczętą pracę. Gdy ostatni samolot wchodził już na kurs powrotny, sześć płonących czołgów i samochodów oświetlało mu drogę.

Niebo zaczyna szarzeć. Nastaje świt. Minęła historyczna noc z 24 na 25 sierpnia. Nocy takich pułk przeżył wiele. Niektóre z nich były jeszcze trudniejsze, działania trwały niekiedy od zmierzchu do świtu. Ale ta pierwsza noc szczególnie utkwiła w pamięci wszystkich. Stanowiła ona bowiem chrzest bojowy polskiego lotnictwa bombowego.

MARCIN MONIS, ppłk pil.

FOTO: B. KOSZEWSKI

ABC LOTNICTWA POLSKIEGO

Czyli mały magazyn niezbędnych wiadomości o naszym lotnictwie z okazji tegorocznych Dni Lotnictwa.

A

Aeroklub PRL — jedyna organizacja społeczna w Polsce uprawniona do sportowego szkolenia lotniczego w powietrzu, kieruje całokształtem działalności lotnictwa sportowego w kraju i reprezentuje polski sport lotniczy za granicą. APRL zrzesza 35 aeroklubów regionalnych, prowadzi szkoły szybowcowe, warsztaty i inne ośrodki szkolenia lotniczego. Aeroklub PRL jest członkiem FAI (Międzynarodowa Federacja Lotnicza). Władzami organizacji są: Walne Zgromadzenie, Zarząd Główny i Komisja Rewizyjna. Prezesem Zarządu Głównego jest wiceminister Stefan Antosiewicz. Siedziba dyrekcji mieści się w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 55.

Arct Bohdan — polski pilot myśliwski, z czasów ostatniej wojny, literat i publicysta lotniczy — autor wielu popularnych książek o walkach lotników polskich na Zachodzie.

B

Bajan Jerzy — wybitny pilot sportowy i wojskowy okresu międzywojennego. W 1934 roku zwyciężył wraz z mechanikiem Pokrzywką na samolocie RWD-9 w Challenge. W czasie ostatniej wojny był dowódcą lotnictwa myśliwskiego w Anglii (od 1943 r.). Obecnie przebywa na emigracji. Jest działaczem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii.

Bies — dwumiejscowy, metalowy samolot szkolno-treningowy (konstrukcji docenta Tadeusza Sołtyka), na którym nasi piloci ustanowili 3 rekordy międzynarodowe.

Bocian — dwumiejscowy szybowiec wyczynowy konstrukcji SZD, na którym polscy piloci (a szczególnie pilotki m. in. P. Majewska) ustanowili kilka rekordów międzynarodowych.

Burzyński Zbigniew — wybitny pilot balonowy. W roku 1933 wraz z Franciszkiem Hynkiem zwyciężył w zawodach międzynarodowych o puchar Gordon-Bennetta w USA. W 1935 r. ponawia zwycięstwo w tych samych zawodach w Warszawie. Ustanowił 3 międzynarodowe rekordy. Rok 1935 — odległość 1 650 km i długotrwałość 57 h 54 min. Rok 1936 — wysokość 10 853 m.

C

Challenge — międzynarodowy turniej lotniczy dla samolotów turystycznych. Wywodzi się z zawodów organizowanych przez Aeroklub Francji w 1928 r., po czym od roku 1929 do 1934 Challenge'owi patronuje FAI. W zawodach tego rodzaju załogi polskie zwyciężyły dwukrotnie. W 1932 r. w Berlinie — F. Żwirko i St. Wigura i w roku 1934 w Warszawie — J. Bajan i G. Pokrzywka. Po roku 1934 nie organizowano zawodów o tej nazwie.

Chromy Edward — pułkownik, pilot 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" w czasie ostatniej wojny. Pełni obecnie czynną służbę wojskową.

CWL — skrót Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie prowadzonego przez APRL. CWL wykonuje m. in. usługi na rzecz naszej gospodarki narodowej (opylanie lasów i pól środkami owadobójczymi itp).

D

DLC MK — skrót Departamentu Lotnictwa Cywilnego, organu Ministerstwa Komunikacji do spraw lotnictwa cywilnego w Polsce. Departament ten posiada następujące wydziały: ogólny, ruchu, kontroli i personelu lotniczego. Poza tym istnieje przy nim Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych oraz Państwowa Komisja Egzaminacyjna. Dyrektorem departamentu jest inż. Jan Zwierzyński.

DWL i OPL OK — skrót Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju. Dowódcą jest gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, poseł na Sejm i wiceprezes Aeroklubu PRL.

Diamentowa odznaka — w szybownictwie uzyskuje się ją za: przelot docelowy co najmniej 300 km, przelot otwarty ponad 500 km i przewyższenie 5 000 m. Polscy piloci posiadają największą na świecie ilość (35) tego rodzaju odznak (na około 100).

Długaszewski Klemens — jeden z najstarszych pilotów komunikacyjnych w Polsce. Do roku 1957 przeleciał 3 500 000 kilometrów. Wylatał ogółem 18 350 godzin.

Drzewiecki Stefan — wybitny uczony z końca XIX i początku XX w. W 1892 r. opracował po raz pierwszy na świecie teorię śmigła lotniczego. W 1913 r. zbudował samolot typu „kaczka". Autor szeregu wybitnych prac naukowych z dziedziny lotnictwa.

Działowscy — bracia Stanisław i Mieczysław konstruktorzy lekkich samolotów sportowych i szybowców w okresie międzywojennym. Stanisław, majster lotniczy, sierżant, w latach 1925—1931 zbudował 5 samolotów słabosilnikowych.

E

Edward Makula — wybitny pilot szybowcowy. Posiada diamentową odznakę szybowcową. Zwycięzca międzynarodowych zawodów szybowcowych w Lesznie w 1954 r. Wicemistrz Jugosławii na 1957 r., uczestnik polskiej wyprawy szybowcowej do Indii. Na tegorocznych mistrzostwach świata w Lesznie zajął 6 miejsce.

F

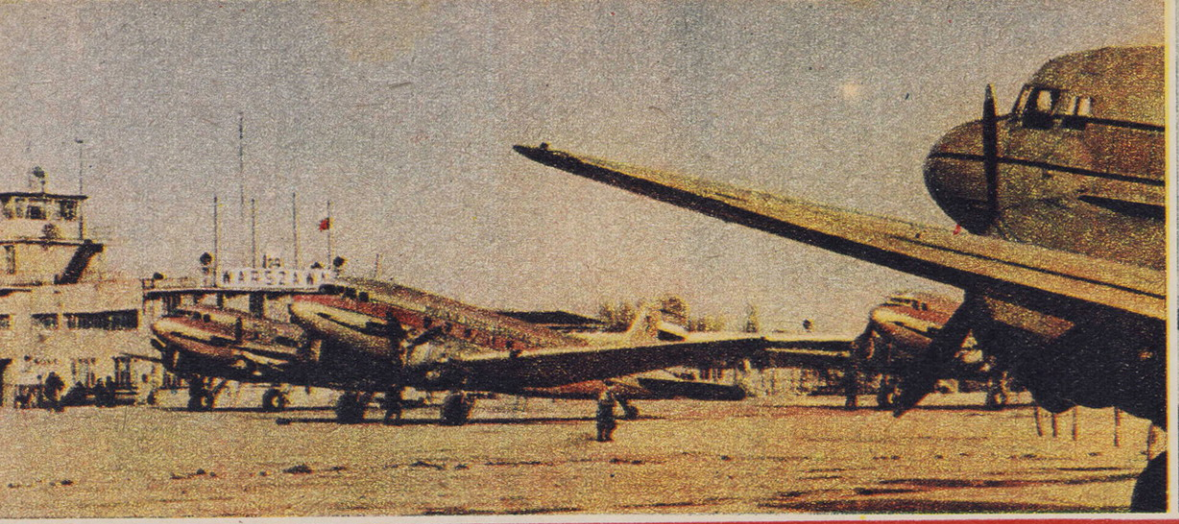
FAI — skrót Międzynarodowej Federacji Lotniczej (Federation Aeronautique Internationale) czyli stowarzyszenia narodowych aeroklubów, do której należy także Aeroklub PRL. Biuro FAI ma swoją siedzibę w Paryżu.

Franke Anna — wybitna spadochroniarka z Aeroklubu Gliwickiego. Na odbytych w sierpniu w Bratysławie IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata zdobyła dla barw polskich tytuł wicemistrzyni świata.

G

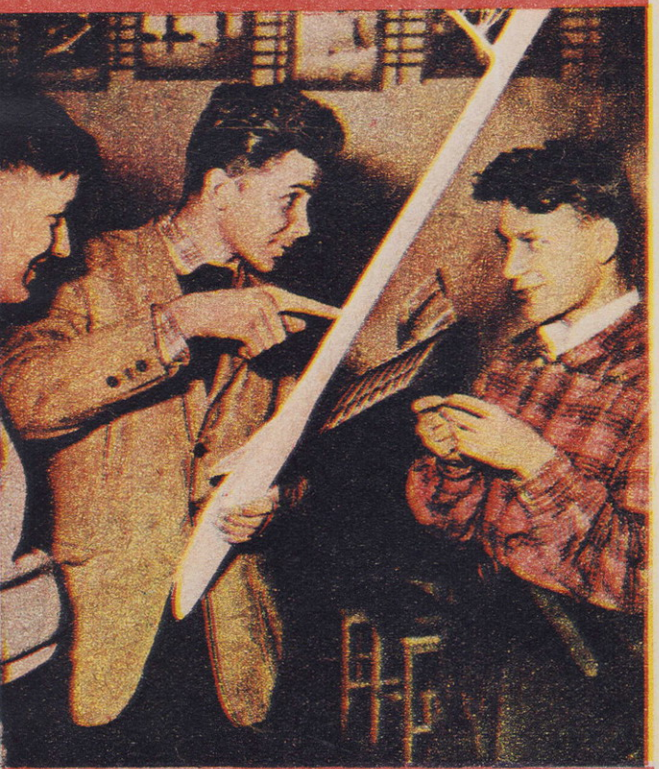
GOBLL — skrót Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu PRL, który istnieje we Wrocławiu od 1952 roku. GOBLL prowadzi badania kandydatów, pilotów lotnictwa cywilnego oraz specjalne badania w komorze niskich ciśnień. Osobny dział zainteresowań ośrodka stanowią prace naukowe z zakresu medycyny lotniczej i dziedzin pokrewnych, z których duża ilość została wydrukowana w czasopismach fachowych. Między innymi w ośrodku opracowuje się nowy typ lekkiego hełmu lotniczego, który w znacznym stopniu zmniejszy ilość urazów czaszki w wypadkach lotniczych. Doświadczenia GOBLL-u w zakresie badań wysokościowych zostały w skali

Ciąg dalszy na stronach 10—11

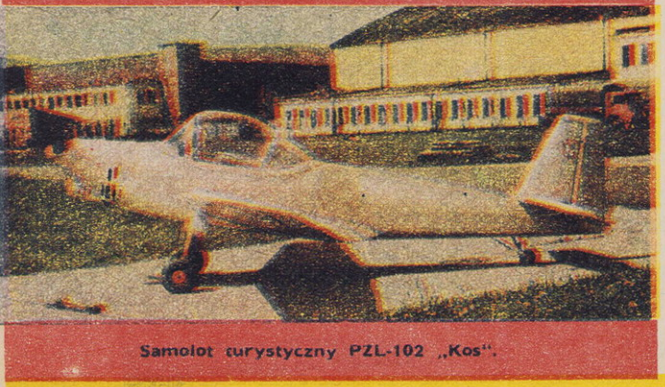


„Lotnicze okno na świat" czyli centralny port lotniczy na Okęciu w Warszawie, skąd za pośrednictwem samolotów PLL „Lot" i dziesięciu innych zagranicznych towarzystw lotniczych uzyskać można połączenie z wszystkimi liniami lotniczymi świata (zobacz także mapki na stronie piątej w tym numerze). Foto: Wł. Sławny

Szybowiec wyczynowy „Jaskółka Z". Foto: B. Koszewski



W modelarni lotniczej zaczyna się droga do „dużego" lotnictwa. Foto: B. Koszewski



Samolot turystyczny PZL-102 „Kos".

krajowej wykorzystane do potrzeb badań kandydatów do specjalnych prac w przemyśle i budownictwie.

Gordon Bennett — nazwa międzynarodowych zawodów balonów wolnych (do 2 200 m³ pojemności) pochodząca od nazwiska amerykańskiego wydawcy-protektora sportu, który w roku 1905 ufundował puchar przechodni. Puchar G.B. zdobywał aeroklub tego kraju, który 3-krotnie odniósł zwycięstwo. W 1935 roku Polska (Burzyński i Hynek) zdobyła na własność IV puchar G.B. ufundowany przez gazetę „Chicago Daily News".

Góra Tadeusz — kapitan, wybitny pilot sportowy W 1938 r. wykonał na szybowcu PWS-101 najdłuższy w tym czasie przelot w Europie — 578 km, za co otrzymał od FAI Medal Lillienthala. W czasie ostatniej wojny był pilotem myśliwskim w lotnictwie polskim na Zachodzie. Pełni obecnie czynną służbę wojskową.

H

Heyne Tadeusz — inżynier, jeden z najstarszych polskich pilotów. Pierwsze loty rozpoczął w 1910 roku w Kijowie.

Hynek Franciszek — wybitny pilot balonowy. Dwukrotny zwycięzca zawodów międzynarodowych o puchar Gordon Bennetta (w 1933 — USA z Z. Burzyńskim w 1934 — Polska z Pomaskim) na balonie „Kościuszko". Obecnie F. Hynek jest kierownikiem Sekcji Balonowej w Aeroklubie PRL.

Horbaczewski E. — pilot myśliwski w lotnictwie polskim na Zachodzie. W czasie ostatniej wojny zestrzelił 16 samolotów hitlerowskich. Zginął w 1944 r.

I

Idzikowski Ludwik — pilot wojskowy. W latach 1928—29 dokonał wraz z Kubalą dwóch prób przelotu nad Oceanem Atlantyckim z Francji do Ameryki. W czasie ostatniej, podczas przymusowego lądowania na Azorach, zginął.

J

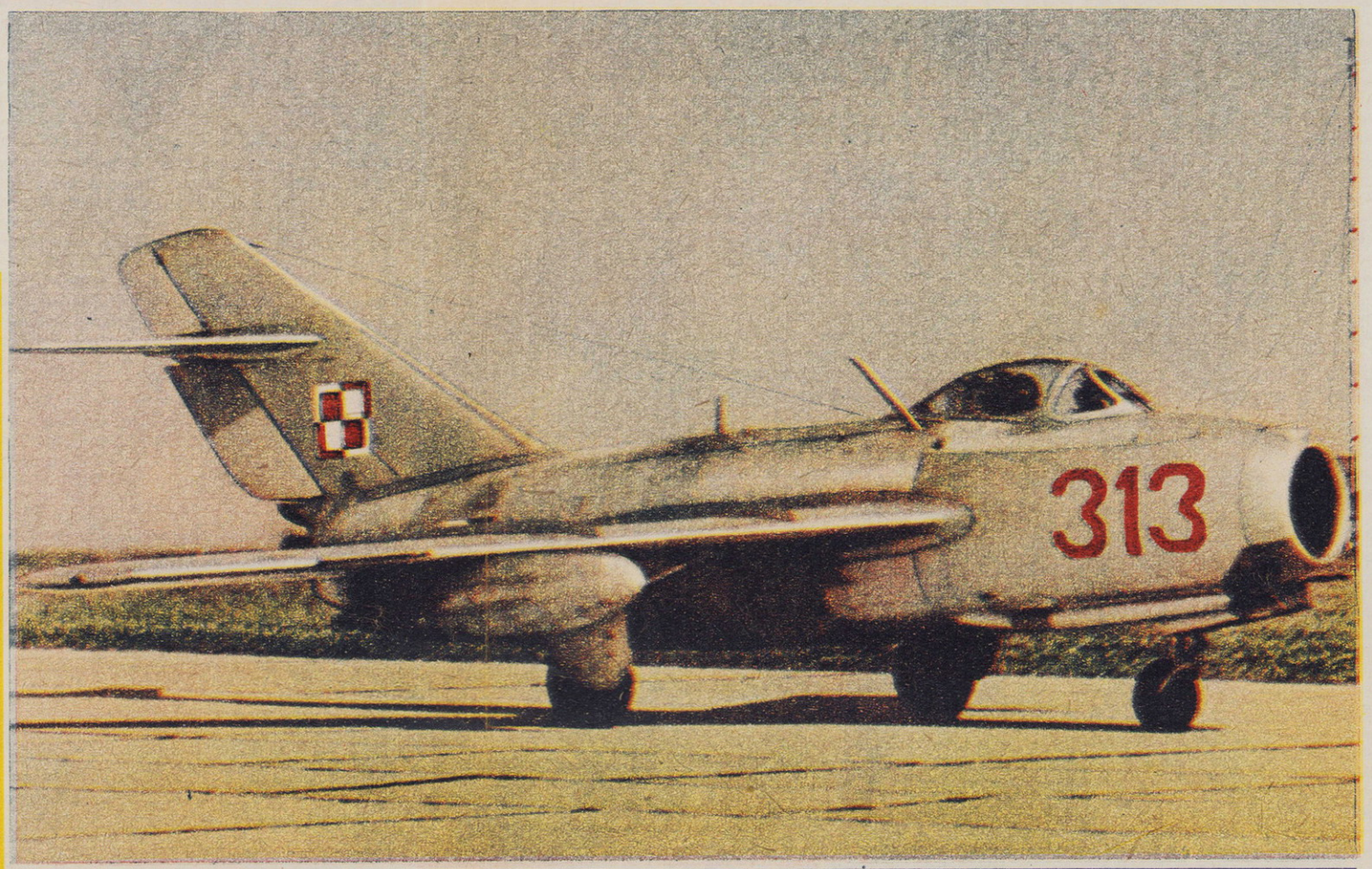
Jak — nazwa popularnych samolotów konstruktora radzieckiego — skrót od nazwiska Jakowlewa. M. in. na samolotach Jak 9 latali i walczyli w czasie ostatniej wojny piloci 1 Pułku „Warszawa". Aerokluby nasze dysponują obecnie m. in. także samolotem sportowym Jak 18.

Jaskółka — jednomiejscowy szybowiec wyczynowy konstrukcji SZD, skonstruowany w 1951 r. Na szybowcach tego typu polscy piloci pobili wiele rekordów międzynarodowych.

Jeżów — miejscowość koło Jeleniej Góry, gdzie znajduje się Wyczynowa Szkoła Szybowcowa APRL, zna-

Śmigłowiec polskiej produkcji SM-1 w służbie naszego lotnictwa sanitarnego.
Foto CAF

Nasi spadochroniarze korzystają m. in. z usług samolotu An-2.
Foto: B. Koszewski



Nasze wojska lotnicze są wyposażone w nowoczesny sprzęt, m. in. w myśliwskie samoloty odrzutowe. Oto jeden z nich typu „Lim".
Foto: Janusz Szymański

Skok z wieży spadochronowej.
Foto: B. Koszewski

na z występowania w tym rejonie tzw. fali, na której nasi piloci uzyskują warunki wysokościowe do złotych i diamentowych odznak.

Junak — dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy konstrukcji LWD, na których latają m. in. nasi piloci w aeroklubach. Na samolotach typu Junak 2 i Junak-3 rozgrywają nasi piloci w tym roku Samolotowe Mistrzostwa Polski Seniorów.

K

KCSP — skrót nazwy Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych. Kontrola sprawowana przez funkcjonariuszy Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Wydaje zaświadczenia o przydatności statków powietrznych do użytkowania. Zajmuje się ponadto badaniem przyczyn wypadków lotniczych.

Kalinowski Wiktor — pilot myśliwski 1 Pułku „Warszawa". Walczył na szlaku od Warszawy do Berlina.

Kocjan Antoni — inżynier, wybitny konstruktor okresu międzywojennego m. in. takich szybowców jak: „Komar", „Wrona", „Czajka", „Sroka", „Orlik", „Mewa" oraz motoszybowca „Bąk". W czasie okupacji działał w konspiracji i współdziałał m. in. w zdobyciu danych o V-1. Został zamordowany przez hitlerowców.

Kos — nazwa oblatanego w tym roku popularnego samolotu turystycznego PZL-102, które otrzymają niebawem nasi piloci samolotowi w aeroklubach. Spotkał się on z żywym zainteresowaniem zagranicznych fachowców.

Kraków — nazwa 2 Pułku Nocnych Bombowców, który sformowany został w kwietniu 1944 r. w Grigoriewskoje w ZSRR. W czasie minionej wojny pułk wykonał 2 927 lotów bojowych, biorąc m. in. aktywny udział w walkach o wyzwolenie Pragi, Warszawy i na Wale Pomorskim. Był sześciokrotnie wyróżniony w rozkazach Naczelnego Dowództwa, a sztandar jednostki udekorowany został Krzyżem Virtuti Military V klasy.

Król Wacław — major, pilot myśliwski w lotnictwie polskim na Zachodzie. Zestrzelił 8 samolotów hitlerowskich. Pełni obecnie czynną służbę wojskową.

Kułach Wojciech — chłop z Podkarpacia. W drugiej połowie XIX wieku budował aparaty latające, usiłując na nich wznieść się w powietrze.

L

LiM — skrótowe oznaczenie myśliwskich samolotów odrzutowych konstrukcji Mikojana (MiG) budowanych z licencji ZSRR w Polsce. Po literach następuje numer kolejny np. Lim-1 (MiG-15).

Lotnik i Automobilista — pierwsze polskie pismo lotnicze założone w 1911 roku przez Zygmunta Deklera.

Lotnictwo sanitarne w Polsce należy do najlepiej zorganizowanych i pracujących w Europie. Posiada prawie w każdym mieście wojewódzkim specjalne samoloty przystosowane do przewożenia chorych. Ostatnio dysponuje także śmigłowcami. W samym tylko 1956 roku np. nasze lotnictwo sanitarne dysponując 32 samolotami wykonało 3 tys. lotów w czasie 6 tys. godzin.

Leszno — jedno z najstarszych miast Wielkopolski, gdzie znajduje się Szkoła Szybowcowa APRL znana m. in. z odbytych tam międzynarodowych zawodów szybowcowych w 1954 r. i w czerwcu tego roku — VII Szybowcowych Mistrzostw Świata oraz Kongresu OSTIV. Kierownikiem szkoły jest znana pilotka i rekordzistka Irena Kempówna-Zabiełło.

LWD — skrót Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych. Warsztaty zajmowały się konstrukcją płatowców. Istniały od 1944 r. do 1950 roku (Lublin — Łódź). Skonstruowano i zbudowano w nich ogółem 12 prototypów, między innymi znane — „Szpak-2" łącznikowy, „Szpak-4A" akrobacyjny, „Żak-3" szkolny, „Miś" transportowy, „Zuch-2" akrobacyjny.

M

Matwiejew Oleg — kapitan, radziecki instruktor-pilot i PLM „Warszawa", nauczyciel naszych lotników. Zginął w 1945 roku w locie bojowym nad Piłą.

Medal Tańskiego — najwyższe odznaczenie szybowcowe w Polsce ustanowione w 1956 r. a przyznawane corocznie przez Aeroklub PRL za najwybitniejsze osiągnięcia indywidualne. Po raz pierwszy odznaczenie to otrzymała pilotka Aeroklubu Łódzkiego Pelagia Majewska (za rok 1956).

Meissner Janusz — pilot, literat, najpolarniejszy w Polsce autor powieści i opowiadań lotniczych.

M-2 — szkolno-treningowy, dwumiejscowy samolot konstrukcji zespołu PZL-Mielec. Oblatany został w czerwcu bieżącego roku. Konstrukcja całkowicie metalowa. Bliższe dane tego najnowszego sportowego samolotu polskiego stanowią niestety do tej pory tajemnicę wytwórni (!).

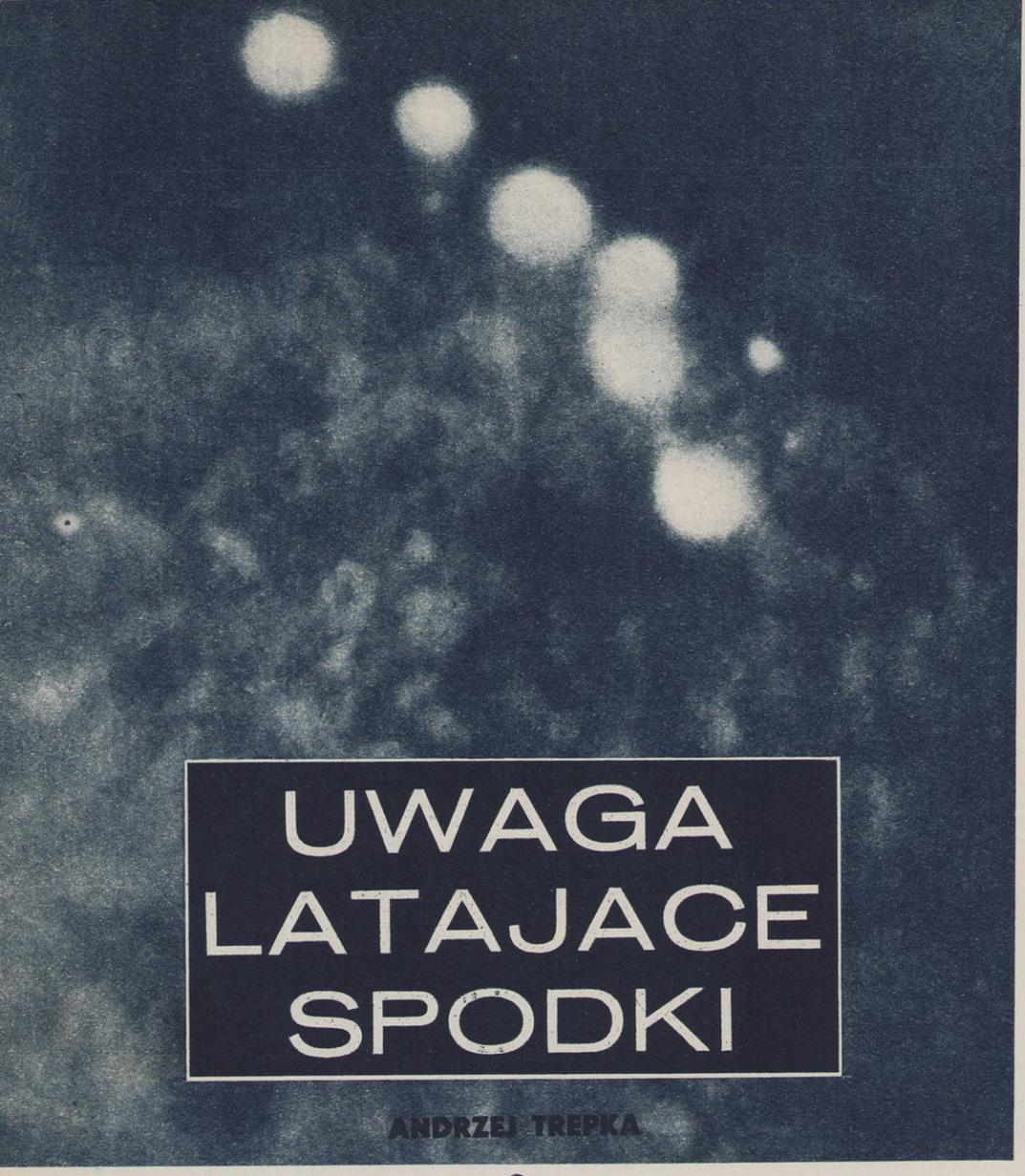
M-12 — czterosilnikowy samolot pasażerski, jeden z największych zbudowanych po wojnie. Zaopatrzony w polskie silniki typu WN. Znajduje się obecnie w trakcie prac montażowych. Konstruktorzy: inż. Misztal i Dulęba.

Modelarz — miesięcznik wydawany przez LPŻ. Zawiera między innymi bogaty dział poświęcony małemu lotnictwu. Zamieszcza materiały techniczne: plany i opisy konstrukcyjne. Pierwszy numer wydano w 1956 roku.

Motoimport — placówka handlu zagranicznego w Warszawie zajmująca się między innymi sprzedażą i kupnem sprzętu lotniczego.

Mucha — seryjny szybowiec konstrukcji SZD oblatany w 1948 roku. Istnieje sześć wersji tego szybowca np. Mucha-bis, ter, 100 i najnowsza — standart. Szybowce Mucha-100 stanowią podstawowy sprzęt naszych aeroklubów.

Dokończenie w następnym numerze.



UWAGA LATAJĄCE SPODKI

ANDRZEJ TREPKA

• 2 •

W BIEŻĄCYM ODCINKU DOWIEMY SIĘ WIĘCEJ O HISTORII LATAJĄCYCH SPODKÓW. PRZYPOMINAMY, ŻE PIERWSZĄ CZĘŚĆ CYKLU ROZPOCZĘLIŚMY W NUMERZE 33.

W początku lipca 1948 r. Chiles i Whitted, dwaj piloci „Western Airlines", w czasie lotu w rejonie Montgomerry (stan Alabama — USA) napotykają olbrzymi statek przestrzeni „w kształcie okrętu podwodnego". Rząd okien na bocznej stronie obiektu emanuje specyficzne światło białej barwy. Pozostała powierzchnia statku promieniuje niebieskawą poświatą o silnym natężeniu. Rozmiary tajemniczego obiektu, który z zadziwiającą zręcznością manewrował w pobliżu samolotu, według oceny pilotów były trzykrotnie większe od ciężkich amerykańskich bombowców „superfortec".

Po pewnym czasie obserwatorzy zauważyli jak tajemniczy statek wypuścił strumień płomieni długości około 15 m, zawrócił w miejscu wstrząsając gwałtownie ich maszyną DC-3, po czym błyskawicznie przyśpieszając ruch oddalił się z prędkością co najmniej 1 600 km/h.

Max B. Miller, autor znanej książki o latających spodkach („Flying Sauthers — Fact or Fiction") otrzymał następującą relację pisemną od W. S. Nash'a, starszego pilota pasażerskich linii lotniczych USA:

„W nocy z 14 na 15 lipca 1952 r. William H. Fortenburry oraz ja prowadziliśmy maszynę DC-3 z New Yorku do Miami. Bill zajmował prawą stronę w kabinie pilota, a ja siedziałem z lewej, noc była jasna, widoczność znakomita. Jedyne chmury o jakich donosił komunikat meteo, stanowiły cienkie cirrusy zajmujące na wysokości 20 000 stóp trzy dziesiąte nieboskłonu. Dla nas były zupełnie niewidoczne.

Przeleciawszy na pułapie 8 000 stóp ponad Chesampeske Bay, zbliżaliśmy się do Norfolk (stan Virginia), które leżało około 20 mil przed nami. Kurs wg. busoli wynosił 200 stopni. Słońce zaszło przed godziną. Była dwudziesta minut dwanaście.

Nagle z przodu i z prawa od nas rozbłysła oryginalna czerwona jasność. Z początku można było przypuszczać, że źródło świecenia znajduje się na powierzchni ziemi, około 10 mil od Newport News, które leżało 25 mil przed nami na zachód od Norfolk. Tę jasność zobaczyliśmy równocześnie.

— Cóż to jest? — zapytał Bill.

— Chyba nie pojawiało się stopniowo. Raczej nagle... — odpowiedziałem wymijająco.

Prawie natychmiast zauważyliśmy, że dziwna łuna pochodzi od sześciu obiektów, płynących z zawrotną szybkością na nasze spotkanie, ale znacznie niżej. Przypominały rozżarzone węgle. Blask ich był na oko dwudziestokrotnie intensywniejszy od świateł miejskich w Norfolk, nad którym przelatywały. Ostro odcinał się zdecydowanie okrągły kształt przedmiotów. Wyraźnie zarysowane brzegi nie wykazywały ani fosforyzowania ani zamglenia. Nasilenie czerwonopomarańczowego świecenia było równomierne na całej widocznej górnej powierzchni każdej jednostki. Leciały w nienagannym szyku klucza.

W połowie drogi ku nam, nad czarnymi wodami zatoki Chesampeske, trzy przednie obiekty zaczęły prześlizgiwać się jeden nad drugim. Można było przypuszczać, że dowódca eskadry wytraca prędkość, a dwa statki lecące za nim nie przewidziały w porę takiej ewentualności i złamały szyk.

Zaszedł więc typowy przypadek błędu myślowego, co może służyć jako zupełnie wystarczający dowód, że pojazdy bezpośrednio podlegały dyspozycjom istot rozumnych, a nie automatów zawczasu nastawionych.

Statki opóźnione pozostały około 2 000 stóp poniżej. Ale pośpiesznie wzbiły się, zajmując właściwą pozycję, trochę z przodu i poniżej nas. Średnica ich wydawała się być równą rozpiętości płata samolotu DC-3.

Kiedy sądziliśmy, że eskadra przeleci pod nami, blask raptownie przygasnął. Wtedy sześć przedmiotów o kształtach monet dokonało manewru, który dotąd podziwiamy i zawsze będziemy podziwiali: wszystkie razem położyły się na boku, prześlizgując się jeden obok drugiego aby zmienić szyk. Już w nowym szyku — rozbłysły do poprzedniej siły świecenia i w zawrotnym tempie poczęły oddalać się od nas. Zboczyły jakieś 30 stopni ku zachodowi w stosunku do trasy pierwotnej.

W tym czasie dwa inne obiekty ukazały się naszym oczom. Wpadły w pole widzenia spod prawego skrzydła maszyny. Wyglądały okazale — większe i jaśniejsze od poprzednich, może dlatego, że miały wyższy pułap. Sprawiały wrażenie jak gdyby zaparkowały na tyłach tamtych, a teraz zostały przechwycone.

Nagle pierwsza formacja zgasła — zupełnie równocześnie, jakby ktoś zgasił sześć żarówek za jednym naciśnięciem przycisku. Prawie natychmiast zgasły i dwa pozostałe pojazdy. Po upływie sekundy rozbłysły — tym razem eskadra uformowała się w linii. Tak przepłynęły nad wschodnią granicą Newport News i jeszcze jakieś 10 mil dalej.

Upłynęło zaledwie kilka sekund, a staliśmy się świadkami operacji zapierającej dech w piersiach. Z nieprawdopodobnym przyśpieszeniem statki wystrzeliły w niebo pod kątem 45 stopni, jeden po drugim.

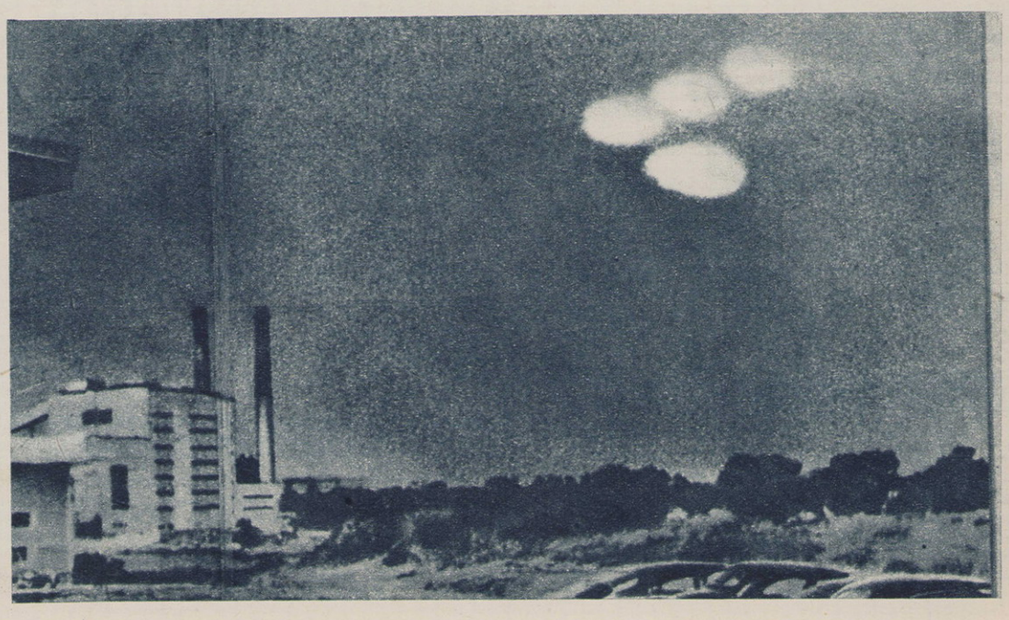
Na jakiejś olbrzymiej wysokości zgasły, ale nie równocześnie. Zastanawiałem się później czy nie oznaczało to zniknięcia całej eskadry we wnętrzu jakiejś awiomatki, spełniającej rolę lotniskowca przestrzennego.

Milczeliśmy przez chwilę, oniemiali z wrażenia. Później wypatrywaliśmy nocne ciemności w nadziei ujrzenia jeszcze dalszych statków. Ale nic więcej nie pojawiło się.

Gdy pogodziliśmy się z żalem, że nie wrócą, przystąpiliśmy do uzgodnienia danych dotyczących naszej obserwacji — dopóki tkwiły w najświeższej pamięci. Bądź co bądź każdy z nas miał za sobą ponad dziesięć tysięcy wylatanych

Ciąg dalszy na str. 13.

Na zdjęciach u góry i poniżej — typowe fotografie latających spodków, jakie obiegły prasę całego świata. Za autentyczność tych zdjęć trudno jednak ręczyć. **Foto: Science et Vie**



godzin, a tego absolutnie nie potrafiliśmy wytłumaczyć.

Ustaliliśmy, że kiedy statki położyły się na boku, ich grubość odpowiadała 15—20 procentom średnicy, czyli wynosiła 4,5—6,0 m. Spód pojazdów musiał być oświetlony, w przeciwieństwie do ich krawędzi (prawdopodobnie). O tym świeceniu dolnej płaszczyzny wnosimy nie tylko z własnych spostrzeżeń. Uzyskaliśmy pewność, że kiedy z góry wydały nam się bardzo jasne, wrażenie obserwatorów z ziemi było identyczne. Kiedy bowiem nazajutrz wezwano nas do złożenia zeznań w tej sprawie przed specjalnie przybyłymi oficerami wywiadu, dowiedzieliśmy się od nich, że w ciągu pół godziny od chwili wystąpienia zjawiska wpłynęło 7 raportów. Wszystkie pochodziły z Norfolk i opisywały 6 lub 8 przedmiotów czerwono-pomarańczowych, które zmieniały kierunek w wyniku gwałtownych zwrotów.

Aby określić prędkość eskadry, musieliśmy wyznaczyć odległość, jaką przebyły obiekty w dokładnie zanotowanym czasie obserwacji. Na szczęście dopełniliśmy potrzebnych do tego warunków. Każdy z nas osobno nacisnął stoper na tablicy przyrządów pokładowych, dzięki czemu dowiedzieliśmy się, że całe zjawisko trwało 12 sekund. Ludziom nie otrzaskanym z lotnictwem może to się wydawać bardzo krótko. Wszakże jest to naprawdę długi okres czasu dla dwóch byłych pilotów marynarki wojennej, których nauczono identyfikować samoloty pod względem przynależności państwowej i typu wyświetlając obraz, który znikał z ekranu w ułamku sekundy po ukazaniu się.

Dla większej obiektywności podwyższyliśmy czas trwania fenomenu do 15 sekund, co i tak dało niewiarygodną prędkość NOL. Trasę ich lotu obliczyliśmy z dużą dokładnością otrzymując 50 mil. Prędkość otrzymana z przeliczenia wynosiła więc 200 mil na minutę czyli 12 000 mil na godzinę.

Nasze wnioski są następujące:

1. Obiekty stanowiły statki przestrzeni zbudowane przez istoty rozumne.

2. Ich poczynania wykazywały zbyt wielkie doświadczenie naukowe, aby mogło być ono osiągnięte bez faz przejściowych okresu wstępnego eksperymentowania, które musiałyby przeniknąć do publicznej wiadomości. Dlatego upieramy się przy opinii, że nie zostały one zbudowane przez naszą cywilizację ani w obrębie naszej planety.

3. Statki były bezwzględnie kierowane przez istoty rozumne. Z ich poczynań — sposobu manewrowania, faktu lotu w szykach, a szczególnie z błędu myślowego — wynikało, że były raczej pilotowane, niż sterowane zdalnie.

W dzienniku „Diario Illustrado", wychodzącym w Lizbonie, ukazała się rewelacja kapitana lotnictwa portugalskiego Lemos Ferreira, dowódcy eskadry stacjonującej w bazie Ota. Obserwacja ta została opublikowana z dwutygodniowym opóźnieniem, ze względu na śledztwo prowadzone przez władze wojskowe.

4 listopada 1957 r. kpt. Ferreira na czele swojej jednostki składającej się z czterech odrzutowców odbywał lot ćwiczebny nad terytorium Hiszpanii. W rejonie Grenady dostrzegł na widnokręgu świetlny punkt, fosforyzujący poświatą, która przechodziła stopniowo od barwy zielonej do jaskrawej czerwieni. Piloci trzech pozostałych samolotów równocześnie zasygnalizowali tę samą obserwację. Przy zbliżaniu się lotnicy stwierdzili, że obiekt jest kulisty i unosi się na niezmiennym pułapie.

Po chwili kpt. Ferreira zdecydował się zboczyć z kursu, kierując się w stronę Kordoby. Skoro tylko ten numer został wykonany, tajemniczy przedmiot — dotychczas oscylujący w miejscu — rozpoczął pościg za eskadrą. Prawie natychmiast oddzieliły się od niego cztery świetliste kręgi, które stopniowo znikały z pola widzenia.

Niecodzienny pościg trwał około czterdziestu minut. Epilog stanowiło wtargnięcie owej tajemniczej rozjarzonej kuli w sam środek formacji odrzutowców. Panika wśród lotników nie trwała długo — za chwilę było po wszystkim.

Czterej bohaterowie są wytrawnymi pilotami, posiadającymi wieloletnie doświadczenie lotnicze. Opisy zjawiska, sporządzone przez każdego z nich, pokrywały się nawet w najdrobniejszych szczegółach.

Relacja została potraktowana tym poważniej przez portugalskie siły lotnicze, że dokładnie w czasie trwania pościgu łączność radiowa z bazą Ota była utrudniona, a chwilami wręcz uniemożliwiona przez silne zaburzenia elektromagnetyczne. O tej samej porze obserwatorium astronomiczne przy uniwersytecie w Coimbra zanotowało niewytłumaczalne zmiany natężenia pola magnetycznego.

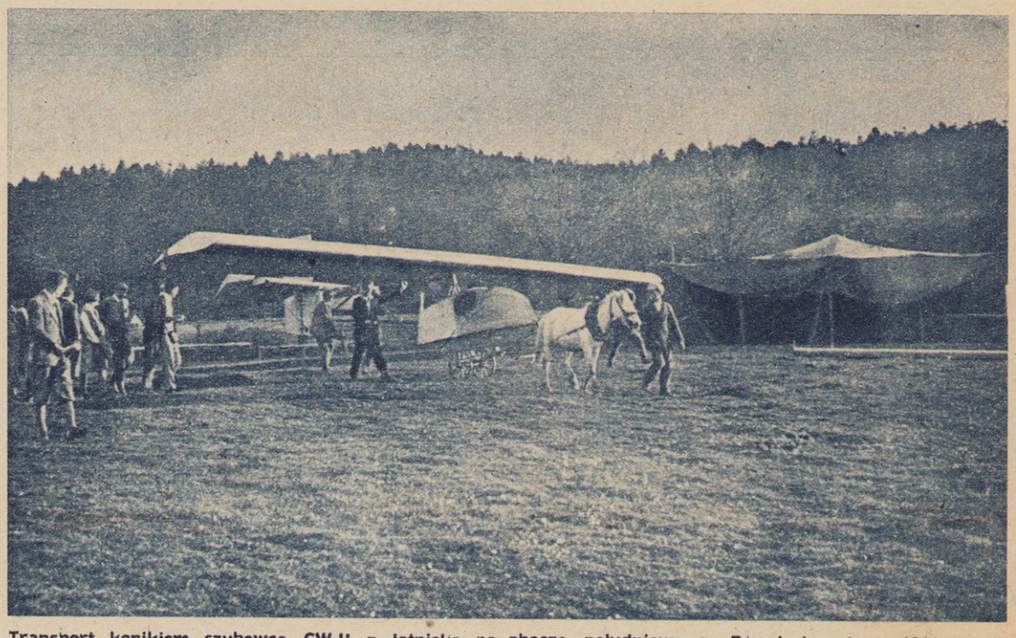
DALSZY CIĄG ZA TYDZIEŃ

DROGA DO SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA W POLSCE NIE BYŁA ŁATWA

KAZIMIERZ CHORZEWSKI

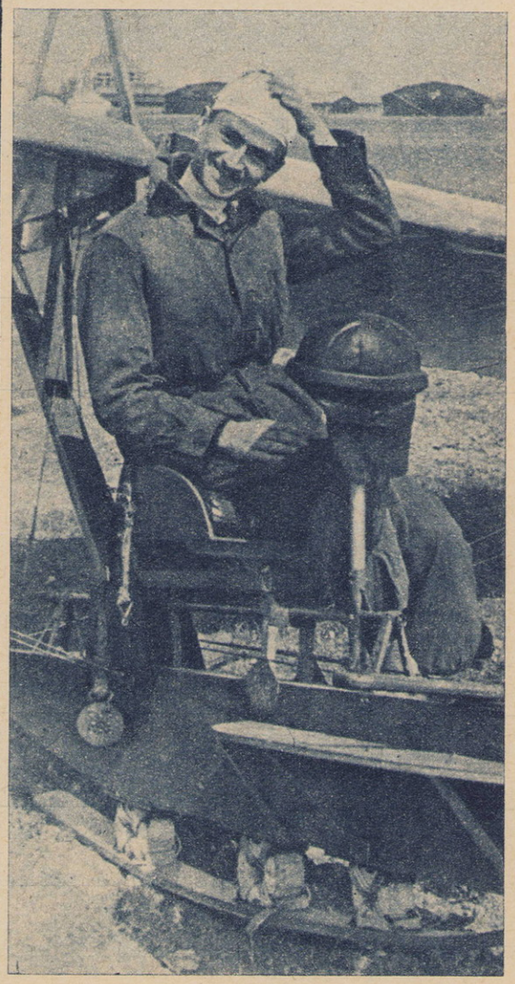
ZORGANIZOWANE w roku bieżącym przez Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie, zbiegają się z 35 rocznicą I Konkursu Szybowcowego w Białce na Podhalu (jesień 1923 r.) oraz z 30 rocznicą I wyprawy szybowcowej pod Złoczowem (wiosna 1928 r.).

Dlaczego właśnie 35-lecie i 30-lecie?



Transport konikiem szybowca CW-II z lotniska na zbocze południowe w Bezmiechowej w 1930 roku. Zdjęcia Autora

Inżynier Szczepan Grzeszczyk po oblataniu szybowca CW-III na lotnisku we Lwowie w 1929 roku.



SĄ bowiem w historii polskiego szybownictwa wyraźne 2 okresy rozwojowe, okresy powstałe z tego samego źródła — z entuzjazmu młodzieży rozmiłowanej w lotnictwie.

Ten entuzjazm pierwszego okresu został jednak zgaszony wrogim stosunkiem władz i opinii społecznej po I i II Konkursie Szybowcowym. Twierdzono, że szybownictwo to niebezpieczna dla życia droga i bezwartościowa zabawka, nie mająca żadnego praktycznego znaczenia w lotnictwie.

Jakie wyniki osiągnięto w tych pierwszych konkursach szybowcowych oraz w dwóch wyprawach badawczych, zorganizowanych przez Sekcję Lotniczą Studentów Politechniki Warszawskiej?

W I konkursie w Białce na Podhalu, zorganizowanym przez Poznański Związek Lotników Polskich jesienią 1923 r. startowało 9 szybowców. Zwyciężył szybowiec konstrukcji Adama Karpińskiego „Akar" pilotowany przez Ryszarda Bartla i Tadeusza Karpińskiego. Zwyciężył właściwie za jakość konstrukcji, a nie za osiągnięte wyczyny, gdyż w czasie tego konkursu wykonano jedynie tylko kilkusekundowe skoki.

W latach 1924 i 1925 w okolicach Babiej Góry i przełęczy Dukielskiej w czasie wyprawy Sekcji Lotniczej SPW pilot Tadeusz Karpiński utrzymuje się w powietrzu 3 minuty 5 sekund.

W drugim konkursie szybowcowym w r. 1925 w okolicach Gdyni biorą udział 22 szybowce. Zwyciężył pilot Szulczewski, osiągając ponad start wysokość... 23 metry. Wyników dobrych nie osiągnięto, gdyż teren został niefortunnie wybrany.

A jak rozwijało się w tym okresie szybownictwo zagranicą?

W Czechosłowacji w r. 1924 w Medlankach pod Brnem, pilot ppłk. Skala osiąga na szybowcu „Devoitine 5" rekord długotrwałości lotu — 2 godz. 21 min. 51 sek. Wynik ten do 1931 r. nie został pobity, gdyż podobnie jak u nas, nastąpiło w Czechosłowacji zupełne zahamowanie rozwoju tej gałęzi lotnictwa.

W Niemczech już w 1921 r. w zorganizowanym w Rhön konkursie szybowcowym, I nagrodę zdobywa pilot Pelzner, wykonując 62 loty w łącznym czasie 36 min. 40 sek., a jesienią tegoż roku pilot Hirht lata

Ciąg dalszy na str. 14.

Ciąg dalszy ze strony 13.

21 minut, osiągając wysokość ponad start... 12 m. Dalsze lata przyniosły coraz lepsze wyniki sportu szybowcowego, co znalazło swój wyraz w opublikowanej po raz pierwszy w r. 1929 przez sekretariat F.A.I. zatwierdzonej liście światowych rekordów szybowcowych (klasa D):

1. Rekord długotrwałości lotu z lądowaniem na miejscu startu:
   14 godz. 7 min. — dn. 3.V.1927 r. w Rossiten pilot Schulz — Niemcy
2. Rekord długości lotu w obwodzie zamkniętym:
   455,8 km — data, miejsce i pilot jw.
3. Rekord prędkości w obwodzie zamkniętym:
   54,545 km/h — data, miejsce i pilot jw.
4. Rekord odległości w linii prostej i rekord wysokości:
   72,2 km i 1209 m — dn. 25.IV.1929 r. pilot J. Nehring — Niemcy.

W związku Radzieckim już od r. 1923 organizowano kursy szybowcowe w Teodozji na Krymie, a w całym szeregu miast radzieckich powstają kluby szybowcowe. W r. 1929 lista radzieckich rekordów szybowcowych notowała:

odległość w linii prostej	34 km
wysokość	1540 m
długotrwałość lotu	10 godz 22 min

W Polsce, po słabych efektach II konkursu szybowcowego w Gdyni, sport szybowcowy w latach 1926 i 1927 zamarł.

Wysiłek jednak takich pionierów szybownictwa, jak: Ryszard Bartel, Bohatyrew, Jerzy Drzewiecki, bracia Działowscy, Grzmilas, Jach, Adam i Tadeusz Karpińscy, Szulewski, Walis i innych nie poszedł na marne.

W biurach konstrukcyjnych i warsztatach, w warunkach najbardziej prymitywnych (jak np. warsztaty Sekcji Lotniczej SPW mieściły się w bramie gmachu Politechniki) trwała praca entuzjastów. Była to praca prawie konspiracyjna, trzeba było z nią się kryć, żeby się nie narazić na surowy zakaz rodziny lub na pogardliwe traktowanie przez władze. Z zazdrością patrzyła młodzież na rozwój szybownictwa na świecie, a zwłaszcza w Niemczech.

I przyszedł rok 1928 — rok „wybuchu" aeroklubów.

Na terenie Politechniki Lwowskiej istniał już bardzo dawno Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej. On też właściwie „wypączkował" z siebie Aeroklub Akademicki we Lwowie.

Prezesem Związku był wówczas pilot Szczepan Grzeszczyk, a wiceprezesem Wacław Czerwiński. Po wyborze Grzeszczyka na prezesa Aeroklubu, prezesurę Związku objął W. Czerwiński. Oczywiście obaj przyjaciele ułożyli jak najściślejszą współpracę kierowanych przez siebie organizacji.

Na wyniki te trzeba było długo czekać. Na wiosnę 1928 r. W. Czerwiński ukończył budowę swego szybowca CW-1, a Aeroklub zdobył środki finansowe (bardzo skromne), zapewnił sobie pomoc transportową wojska i namiot oraz zorganizował wyprawę na uprzednio wybrany teren. Było nim dość urwiste wzniesienie — Łysa Góra koło Złoczowa. Urwistość zboczy wzniesienia wzbudzała u nas trochę zastrzeżeń, nie mieliśmy jednak pod tym względem żadnego doświadczenia.

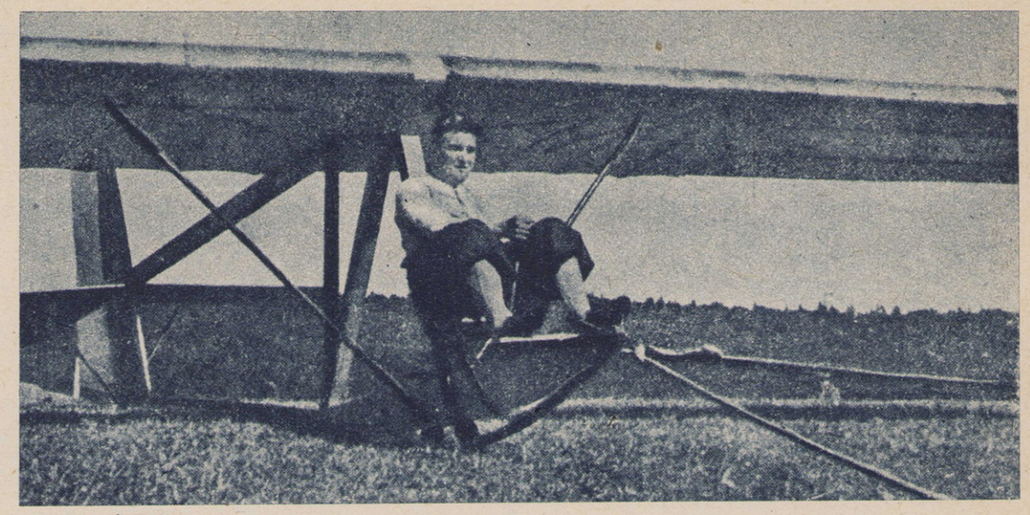
Po zainstalowaniu się na płaskim szczycie wzniesienia i po zmontowaniu szybowca nadszedł wreszcie upragniony dzień startu.

Wiatr był mocny, ale kierunek jego nie był prostopadły do linii urwiska — odchylenie wynosiło 35—45 st. Szybowiec ustawiono równolegle do linii urwiska, założono gumową linę startową i po naciąganiu przez 8 ludzi szybowiec wyszedł ponad start. Pilot nie odlatywał od zbocza i wykonał wydłużone ósemki (krótkie zbocze), osiągnął około 50 m ponad start i po 4 minutach 13 sekundach wylądował u podstawy wzgórza.

Trzeba przeżyć taki moment, żeby zrozumieć jaki szał radości nas wszystkich ogarnął. Rzucaliśmy się sobie w objęcia, a jeden z kolegów — Bolek Gałęzowski — wyciągnął z plecaka swoją starą trąbkę harcerską i zaczął „trąbić" i to tak, jak mógł to zrobić oszalały z radości entuzjasta lotnictwa pozbawiony absolutnie słuchu.

Tak uczciliśmy narodziny nowego polskiego rekordu szybowcowego, który zapoczątkował świetny i już nieprzerwany rozwój naszego szybownictwa.

Po wciągnięciu szybowca na górę, Grzeszczyk ustawił go dokładnie pod wiatr, skośnie do urwiska, przypuszczając, że w ten sposób osiągnie skuteczniejsze wyrzucenie szybowca. I znowu brak doświadczenia, zakończony smutnie; przy starcie lewe skrzydło wyszło nad urwisko i silny podmuch z dołu przechylił szybowiec o



Profesor Politechniki Lwowskiej, obecnie Politechniki w Gdańsku — E. Geisler, b. prezes Aeroklubu Lwowskiego. Wszystkie zdjęcia pochodzą z roku 1933.

Profesor Politechniki Lwowskiej, obecnie Politechniki we Wrocławiu — Rubczyński, b. członek Zarządu Aeroklubu Lwowskiego.

Profesor Politechniki Lwowskiej, obecnie Politechniki w Gdańsku — S. Łukaszewicz, też b. prezes Aeroklubu Lwowskiego.

90 st., a mała skuteczność lotki nie pozwoliła już na wyrównanie szybowca, który runął skrzydłem na zbocze. Ze szczątków szybowca wyciągnęliśmy Grzeszczyka z połamanymi żebrami, obojczykiem i poważnymi obrażeniami wewnętrznymi.

Nasze środki opatrunkowe, znajdujące się w torbie sanitarnej były niewystarczające. Zdobytą z wielkim trudem furmanką, przewiozłem pilota do Złoczowa, skąd w nocy odesłano go sanitarką wojskową do szpitala we Lwowie.

Reakcją naszych władz na nowe próby rozwoju szybownictwa w Polsce, poza bardzo nielicznymi jednostkami, popierającymi nasze poczynania, była właściwie nie niechęć i wrogość, ale pobłażliwy uśmieszek politowania i obmyślenie takich zarządzeń „aby to się więcej nie powtórzyło".

Po raz pierwszy w Dzienniku Urzędowym RP zjawia się słowo „szybowiec". Jest to Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26.XI.1928 r., gdzie kraksa pod Złoczowem znalazła oddźwięk w rozdz. III:

§ 7 „Nie wolno uruchamiać szybowców za pomocą zrzucania ich, zagrażającego życiu lub zdrowiu czy to osoby, znajdującej się na szybowcu, czy też osób będących na ziemi, a w szczególności za pomocą zrzucania ze statków powietrznych, z urwisk, gwałtownych wzniesień, przekraczających 10 m oraz z dachów wysokich budynków".

§ 9 „Celem przyśpieszenia wzlotu zezwala się na uruchomienie szybowca za pomocą ciągnienia go liną przez ludzi, konie lub mechaniczne pojazdy kołowe".

Jak widać trzeba było czym prędzej wydać zarządzenie, aby tym nieobliczalnym, zapalonym głowom nie zechciało się zrzucać szybowców „z dachów wysokich budynków" na głowy spokojnych mieszkańców. A holowanie szybowców? No oczywiście komu by przyszło do głowy, że mógł to zrobić samolot — stanowczo bezpieczniej za konikiem, panie dzieju.

A jak zareagowała na przykre zakończenie wyprawy złoczowskiej młodzież lotnicza?

Na jesieni 1928 r., z początkiem nowego roku akademickiego, „wyremontowany" Grzeszczyk znalazł się znowu w naszym gronie we Lwowie i rozpoczęły się narady nad „dalszym ciągiem" szybownictwa w Polsce. Że ten dalszy ciąg musi nastąpić, to nie ulegało dla nas żadnej wątpliwości. W tym przekonaniu podtrzymywali nas nasi starzy wiekiem, ale młodzi duchem i zapałem profesorowie Politechniki Lwowskiej: Geisler, Łukasiewicz i Rubczyński, (do dziś czynni profesorowie w Gdańsku i Wrocławiu).

Związek Awiatyczny rozpoczął budowę nowych szybowców Wacka Czerwińskiego — CW-III i CW-II, a Aeroklub zorganizował wyprawę, która miała zbadać nowe tereny szybowcowe w Bezmiechowej na Podkarpaciu w okolicy Sanoka.

Wyprawa w składzie: Grzeszczyk, Czerwiński, Gałęzowski i niżej podpisany, wyruszyła w pierwszych dniach stycznia 1929 r. i miała na celu możliwie dokładne zbadanie układu strug powietrznych nad wybranymi terenami.

Aby otrzymać obraz tych strug, zabraliśmy z sobą duży latawiec Hargrave'go i świece dymne. Do linki latawca przywiązaliśmy zapaloną świecę dymną, która unosząc się na wysokości 50 m, dawała smugę gęstego dymu, układającą się i odchylającą się tak, jak strugi powietrza.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

CRANFIELD 1 — 5 SIERPNIA

Mistrzostwa Świata modeli latających

Fotoreportaż własny „Skrzydlatej Polski" z Wielkiej Brytanii

Zdjęcia: inż. WIESŁAW SCHIER

W dniach 1—5 sierpnia br. na lotnisku szkoły lotniczej „The College of Aeronautics" w Cranfield w Wielkiej Brytanii odbyły się Modelarskie Mistrzostwa Świata (World Model Aircraft Championships) w kategoriach modeli z napędem mechanicznym (indywidualne — o puchar Victora Tatina i drużynowe — nagroda Fanjo Kluz) oraz modeli z napędem gumowym) indywidualne — o puchar Wakefield'a i drużynowe — o puchar Alfonsa Penaud).

Dobrze się stało, że w tegorocznych mistrzostwach świata reprezentowany był również Aeroklub PRL. Dotychczas zwykło się mówić, że nasze modelarstwo jest jeszcze w powijakach, że modelarze nie posiadają jeszcze dostatecznej rutyny zawodniczej, że wreszcie... szkoda wydawać dewizy na wątpliwe wystąpienia, bo jesteśmy daleko w tyle za światową czołówką. Ale dzięki rozsądnej decyzji Zarządu Głównego APRL wysłano i naszą ekipę, aby „przyjrzała się" mistrzostwom świata z bliska. W skład tej ekipy weszli: kierownik — wiceprezes APRL red. Michał Goszczyński, silnikowcy — inż. Wiesław Schier, Tadeusz Pelczarski, Kazimierz Ginalski i Stefan Karski oraz gumówkarze — Władysław Niestoj, Stanisław Żurad, Krzysztof Hassny i inż. Anatol Kossowski.

I cóż się okazało? Ekipa nasza w obydwóch kategoriach potrafiła nawiązać równorzędną walkę, ustępując tylko najlepszym i zajęła w rezultacie drużynowo dziewiąte miejsce w kategorii modeli z napędem mechanicznym (na 22 państwa biorące udział) i dziewiąte miejsce w katgorii modeli z napędem gumowym (na 24 państwa). Równocześnie Stanisław Żurad odniósł duży sukces zdobywając wicemistrzostwo świata 824 pkt) w kategorii modeli z napędem gumowym za doskonałym zresztą Australijczykiem R. S. Baker.

Idziemy na start! Od prawej — K. Ginalski i kierownik ekipy M. Goszczyński.

Włoch Gastegnaro wypuszczał swój model w niespotykany sposób — stojąc tyłem do wiatru.

W. Niestoj przygotowuje się do startu. Obok stoi kierownik ekipy M. Goszczyński

W mistrzostwach tych klasę samą dla siebie stanowili Węgrzy, zajmując w rezultacie drużynowo pierwsze miejsca w obu konkurencjach oraz indywidualne mistrzostwo świata w kategorii modeli z napędem mechanicznym.

Chcąc w kilku słowach opowiedzieć o mistrzostwach świata trzeba przede wszystkim podkreślić sprawną organizację (gruntownie przemyślaną i konsekwentnie realizowaną w czasie), kontroli technicznej oraz samych startów nadzorowanych przez stojących na wysokim poziomie komisarzy sportowych SMAE (The Society of Model Aeronautical Engineers), jak i doskonałą (w porównaniu z naszymi własnymi doświadczeniami) służbę pogoni za modelami (Recovery Service).

Na uwagę również zasługuje bardzo duża życzliwość i nienaganna postawa sportowa gospodarzy oraz wszystkich członków uczestniczących ekip, co w sumie złożyło się na ocenę: bardzo udane Modelarskie Mistrzostwa Świata 1958!

Jedyną niezawinioną przez gospodarzy wadą mistrzostw była „angielska pogoda" — zwłaszcza podczas startów gumówek w dniu 4 sierpnia, kiedy siła „zefirku" wynosiła około 8—10 m/sek (w porywach chyba do 15 m/sek). Aby scharakteryzować tę siłę wiatru warto wspomnieć, że modele łamały się w rękach zawodników jeszcze przed wypuszczeniem ich w powietrze (m. in. tak właśnie stracił swój pierwszy model Żurad w trzeciej kolejce startów).

Na zakończenie tej ogólnej informacji o Modelarskich Mistrzostwach Świata w Cranfield trzeba wspomnieć o polskich modelarzach i szybownikach w Anglii, którzy dowiedziawszy się o przybyciu polskiej ekipy przyjechali na odległe od Londynu o około 65 mil lotnisko i razem z nami cieszyli się zwycięstwami, smucili porażkami. Koledzy ci, jak: Nachtman, Datkiewicz, Cynk, Fryc, Tomankiewicz, Łastowski i Michalski poświęcili dużo osobistego czasu i dali z siebie wszystko, aby pomóc naszej ekipie w czasie jej pobytu na terenie Wielkiej Brytanii, za co za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" składamy im najserdeczniejsze podziękowania.

MG.

Mistrz świata w kat. Wakefield R. Baker — Australia.

Mistrz świata w kat. modeli z napędem mechanicznym, Węgier Ernö Frigyes.

Wicemistrz świata w kat. Wakefield, Stanisław Żurad — Polska.

W mistrzostwach startowały także kobiety. Oto start modelu Odette Balasse — Belgia. Asystuje mąż.

Amerykanin Pond Nathan podchodzi do lądowania.

BRATYSŁAWA

ŻYJE SPADOCHRONIARSTWEM

TADEUSZ MALINOWSKI

Od naszego specjalnego wysłannika

Lotnisko Vajnory w Bratysławie. Godzina 15, dnia 3 sierpnia. Ekipy narodowe biorące udział w mi. Od lewej: CSR, ZSRR, Bułgarii, Francji, Jugosławii, USA, Polski, Rumunii, Węgier, Izraela, Belgii,

NADSZEDŁ wreszcie dzień 3 sierpnia, dzień wielkich nadziei najlepszych sportowców spadochronowych świata, dzień, na który również od wielu miesięcy czekała Bratysława. Trzeba zresztą z całą satysfakcją przyznać, że stolica Słowacji przygotowała się na okres mistrzostw rzeczywiście ponad wszelkie oczekiwania. Na pewno się nie pomylę, jeśli nazwę to miasto na czas mistrzostw — stolicą spadochroniarstwa. Człowiek jest po prostu zaskoczony wszystkim co tutaj uczyniono dla zakcentowania, że właśnie w tym malowniczo położonym grodzie nad pięknym modrym Dunajem odbywają się IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata.

Ktokolwiek by tu przyjechał z miejsca odczuje atmosferę tej wielkiej imprezy. Gdzie tylko przejść, w każdej wystawie można zobaczyć barwne spodochrony z papieroplastyki i jedwabiu, fotografie skoczków, miniaturowe desanty spadochronowe przesuwające się bez końca z góry w dół spadochrony, wirujących dookoła skoczków, redukcyjne wieżyczki spadochronowe i wiele innych. Wszystkie zresztą dekoracje wzbudzają duże zainteresowanie, ponieważ są wykonane oryginalnie i pomysłowo.

Nic też dziwnego, że ta różnorodność dekoracji wzbudza u przechodnia ciekawość — więc niesposób coś ominąć i nie przystanąć na chwilę przed wystawą. Nie wypada już dodawać, że przy tej okazji można obejrzeć bogaty asortyment towarów. Gdy do tego dodamy kilka odmian plakatów mistrzostw, wielkie kilkujęzyczne napisy wyrażające słowa powitania najlepszych spadochroniarzy świata, etykiety na butelki, znaczki pocztowe, ołówki, wszelkiego rodzaju torebki, słodycze z emblematami mistrzostw — to w sumie trzeba stwierdzić, że taką propagandę spadochroniarstwa można ocenić na celująco z plusem.

Przez dwa tygodnie była w Bratysławie piękna pogoda. W sobotę wieczór dość silny wiatr nadciągnął ciemne chmury, a z nimi deszcz, który padał przez całą noc do 16.20 w niedzielę. Nie odstraszył on jednak tysięcy kibiców spadochroniarstwa przybywających z różnych stron kraju na lotnisko Vajnory, gdzie nastąpiło uroczyste otwarcie mistrzostw, o czym informowałem już czytelników w pierwszej korespondencji z Bratysławy.

POKAZY LOTNICZE

Okrasą otwarcia były niewątpliwie pokazy. Rozpoczął je przelot samolotu Jak-12 z transparentem „Niech żyje przyjaźń między narodami". Po czym widzowie zobaczyli olbrzymi spadochron uformowany z samolotów — symbol mistrzostw. Niedługo też nadlatuje szybowiec VT-7 pilotowany przez T. Mańkę, który demonstruje pilotaż indywidualny. Po trzech szybowcach z Vrchlabi i akrobacji zespołu samolot-szybowiec na linie Jarmila Vesperinova na Zlinie-226 zaprezentowała publiczności pełne elegancji figury wyższej akrobacji. Nim zakończył swój numer Węgier na samolocie „Pejtasi", nadleciały cztery maszyny C-105, w których za sterami siedziały dziewczęta z Olomouca: J. Locknerova, D. Cihalova M. Leskotova i E. Krencova. Dokonały one zespołowego popisu akrobacji.

Wtem nastąpił numer pokazów, który ludziom zaparł dech w piersiach. Niebo przejaśniło się i deszcz przestał padać. Nad lotniskiem pojawił się na samolocie Z-226 mistrz świata w akrobacji Vilem Krysta z Ostravy. O nim i o jego wspaniałej technice pilotażu napisano już setki artykułów. Bo też na akrobację tego pilota patrzy się z przyjemnością i podziwem, patrzy się i chwilami nawet nie wierzy czy można latać w ten sposób. Rzadko spotykany układ figur akrobacji i jakość ich wykonania — oczywiście na małej wysokości — świadczy o tym, że słusznie nazwano V. Krystę królem akrobatów.

Pokazy trwały bez przerwy. Po godzinie 16 deszczu już nie było. Wypogodziło się. Ludzie zaczęli zamykać parasole. Tymczasem poszczególni pilocі punkt za punktem realizowali ustalony program dnia. Latała znana czwórka: Prikryl, Kadlcik, Krenc i Skacelik, demonstrowano Super Aero-45 przy prędkości minimalnej i maksymalnej z jednym i dwoma wyłączonymi silnikami, latało jeszcze wielu pilotów, ale smak akrobacji Vilema Krysty pozostał na dal.

Po śmigłowcu i Migu-17 nastąpił grupowy skok spadochronowy z trzech samolotów DC-3. Z kolei przeleciały maszyny Aeroklubu CSR, a po nich około godziny 18 samoloty z flagami zamknęły pokazy, którym przez niecałe 60 minut publiczność przyglądała się spod zwykłych parasoli. I w tym przypadku parasole zaakcentowały otwarcie mistrzostw. Mimo pochmurnych min gospodarzy ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne, zwykłe parasole przyszły w sukurs propagandzie spadochroniarstwa.

PIERWSZA KONKURENCJA

W poniedziałek rano dnia 4 sierpnia zawodnicy przystąpili do rozegrania I konkurencji: skok indywidualny z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania.

Przeważająca większość zawodników skacze ze spadochronami okrągłymi ze szczeliną. Wzlot skoczków odbywa się na samolotach An-2, zwanych tutaj popularnie „Anką".

Pierwszą kolejkę skoków otwierają gospodarze, przy czym mają wyraźnego pecha, a szczególnie Gustav Koubek, który ląduje w odległości 68,74 m od krzyża. To niepowodzenie można przypisać niezbyt stałym warunkom meteo w godzinach rannych. Aczkolwiek jest piękna pogoda to jednak dość silne podmuchy w powietrzu niweczą skrupulatne obliczenia zawodników. Ponadto niezupełnie szczęśliwa wydaje się decyzja ekipy CSR wyrzucenia jako pierwszego Gustava Koubka, który jak wiadomo broni tytułu mistrza świata zdobytego w Moskwie.

W dalszej kolejności, ledwie w granicach koła lądują Anglicy D. Lee i M. Reilly, a potem skaczą Jugosłowianie. Natomiast Belg A. Goossens, zawodnicy Izraela S. Tsachor i J. Manor oraz jedyny skoczek Kanady F. Martineau lądują poza kołem. Ładne wyniki rzędu 30 m uzyskują Amerykanie. Po nich dokonują skoku Francuzi ze spadochronami bez szczeliny. Składanie

Po powitaniu ekipy polskiej na dworcu w Bratysławie w dniu 31 lipca 1958 r. Stoją od lewej: Zbigniew Chronik, Roman Lewandowski, Bolesław Gargała, Jerzy Łobodda, Zdzisław Chyliński, Ryszard Kosina, Jan Cierniak, Maria Wojtkowska, Adam Iwiński, Antonina Chmielarczyk, Anna Franke (nasza wicemistrzyni świata) i Wacław Stański.

strzostwach w czasie grania hymnu państwowego CSR, Kanady, Austrii i Wielkiej Brytanii.

Członkowie ekipy radzieckiej w czasie omawiania drugiego skoku I konkurencji w dniu 4 sierpnia.

w granicach koła tych świetnych skoczków na spadochronach, w które są zaopatrzeni, kosztują niemało wysiłku. Rzadko kiedy widuje się taką gimnastykę ciałem jaką wykonują oni w powietrzu podczas opadania.

Wreszcie przychodzi kolei na Bułgarów i zawodników Związku Radzieckiego. Szczególnie ci pierwsi mają bliskie odległości od krzyża. Dobrze również lądują Węgrzy. Polacy skaczą na końcu. Nasze dziewczęta wypadły zupełnie dobrze. Fakt ten wymaga tym bardziej podkreślenia, ponieważ tak Tosia Chmielarczyk jak i Marysia Wojtkowska dość poważnie nadwerężyły swoje nogi na treningu.

Druga kolejka rozpoczęła się przed godziną 15 i nie przyniosła specjalnych rewelacji. Nikt nie poprawił najlepszego wyniku dnia z przedpołudnia Bułgara A. Szarkowa, który lądował w odległości 21 centymentrów od środka koła. W rezultacie po dwóch skokach na pierwsze miejsce wysunęli się Bułgarzy, a ich reprezentant K. Wodeniczarow drugim skokiem 1,97 m zapewnił sobie zwycięstwo w pierwszej konkurencji.

Dobre wyniki uzyskali skoczkowie ZSRR: M. Dmitrow, J. Pieklin i P. Ostrowski. Nie powiodło się Czechosłowakom, a Koubek ostatecznie po dwóch skokach zajął dopiero 30 miejsce. Dziewczęta CSR skakały również słabo. W klasyfikacji kobiecej dominowały spadochroniarki radzieckie, bułgarskie, polskie i rumuńskie. Relacje z następnych konkurencji przekażę za tydzień.

Bratysława, dnia 7 sierpnia 1958 r.

Spod parasoli publiczność przyglądała się otwarciu mistrzostw jak i pokazom lotniczym w dniu 3 sierpnia.

AŁŁA SKOPINOWA

MISTRZYNI sportu ZSRR Ałła Skopinowa swymi najlepszymi skokami spośród wszystkich kobiet na mistrzostwach wywalczyła sobie na lotnisku Vajnory pierwsze miejsce w konkurencji skoków z wysokości 1 000 m. Dwa decydujące skoki (768 i 769) przyniosły jej nowy tytuł. Ałła po raz pierwszy wykonała skok w 1951 roku na lotnisku Tuszyno pod Moskwą. Była wtedy jeszcze studentką, dzisiaj jest już inżynierem. Skopinowa ma lat 26 i uprawia także inne dyscypliny lotnicze, nic też dziwnego, że każdą wolną chwilę spędza na lotnisku. Jej mąż Aleksander Skopin jest instruktorem spadochronowym i do tej pory wykonał ponad 400 skoków.

— Czy startowała pani już na mistrzostwach świata?

— Jeszcze nie. Obecnie po raz pierwszy.

— Jak pani jest przygotowana do mistrzostw?

— Myślę, że nieźle. Miałam dobrego trenera, zresztą nasze przygotowania do mistrzostw były trudne i wymagały sporo wysiłku.

— Jak się pani czuje po odniesionym sukcesie?

— Normalnie, tak jak zawsze.

— Życzymy również w dalszych skokach niemniej świetnych wyników?

— Oh, bardzo dziękuję, postaram się. (m)

K. WODENICZAROW

W rezultacie dwóch najlepszych skoków zwycięzcą I konkurencji został zawodnik bułgarski Kiril Wodeniczarow. Największą ilością punktów spośród wszystkich zawodników (291,1 pkt na 300 możliwych) zapewnił sobie tytuł mistrza świata na lata 1958-1960 w skoku z wysokości 1 000 m na celność lądowania.

Wodeniczarow startuje w mistrzostwach świata po raz pierwszy, ale uczestniczył już w spotkaniach międzynarodowych. Ma on 28 lat, a spadochroniarstwem interesuje się od 12 roku życia. Z zawodu jest inżynierem i jak sam mówi, każdy skok rozpoczyna od obliczeń matematycznych. Oczywiście to mu bardzo pomaga i nic dziwnego, że uzyskuje dobre wyniki.

Warto dodać, że żona Wodeniczarowa-Stanka uprawia również sport spadochronowy. Oboje mieszkają w Sofii. Ponadto Kiril pasjonuje się łyżwiarstwem i turystyką. Do tej pory ma na swym koncie 363 skoki z samolotu.

— Kiedy miałem szesnaście lat zacząłem skakać i od tego czasu polubiłem spadochroniarstwo. W przygotowaniach do mistrzostw świata brałem udział w trójmeczu spadochronowym Bułgaria — Jugosławia — Rumunia.

— Ciekawe, że mając szesnaście lat skakał pan już ze spadochronem?

—Właściwie to jest moją tajemnicą. Skakałem wtedy na fałszywą legitymację. U nas wolno uprawiać sport spadochronowy dopiero od osiemnastu lat.

— Dowiedziałem się, że także pana żona jest spadochroniarką?

— Niech to zostanie między nami: Widzi pan, chciałbym aby nie skakała. Może wyda się to trochę dziwne, ale boję się więcej o nią niż ona o mnie (m)

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

II SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POMORZA W TORUNIU

Bydgoszczanie zdobywają puchar przechodni „Gazety Pomorskiej"

Mistrz Polski juniorów A. Bzyl z Bydgoszczy nie miał groźnych konkurentów na mistrzostwach Pomorza.

W dniach 3—8 sierpnia br. odbywały się w Toruniu II Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza o puchar przechodni „Gazety Pomorskiej". Na starcie stanęły zespoły Aeroklubu Bydgoskiego (4 zawodników) Kujawskiego z Inowrocławia (2), Pomorskiego z Torunia (3) i Grudziądzkiego (1).

Regulamin zawodów przewidywał dwie konkurencje obowiązkowe: przelot otwarty połączony z docelem oraz szybkościowy lot po trójkącie, a ponadto szybkościowy lot docelowy na 100 km oraz lot po trasie wyznaczonej.

Pogoda na ogół dopisała, organizatorzy zawodów również, w sumie więc mistrzostwa Pomorza ocenić należy jako imprezę udaną zarówno pod względem sportowym jak i propagandowym.

W niedzielę dnia 3 bm. rozegrano I konkurencję: przelot otwarty. A. Bzyl (Bydgoszcz) zgłosił docel — Białystok (305 km). W jego ślady poszedł kolega klubowy F. Różański. Obaj ci zawodnicy wykonali zadanie. Kudzewicz z Inowrocławia wylądował tuż przy granicy radzieckiej i osiągnął odległość 357 km. Granicę przekroczyło trzech zawodników: Jóźwiak z Inowrocławia. Rychlik z Grudziądza i Mroczek z Torunia. Pozostali lądowali po drodze do Białegostoku.

We wtorek w późnych godzinach popołudniowych rozegrano II konkurencję: szybkościowy przelot docelowy na trasie 100 km (do Płocka). Cel osiągnął tylko Bzyl z Bydgoszczy. Zgodnie z regulaminem konkurencję potraktowano jako lot po trasie wyznaczonej.

Ostatnią konkurencją mistrzostw był szybkościowy przelot do Grudziądza i z powrotem. Zwyciężyli bydgoszczanie: Bzyl i Różański. Zawodnikowi Inowrocławia — Kudzewiczowi zabrakło dosłownie kilkudziesięciu metrów, aby zameldować się na mecie.

W punktacji indywidualnej mistrzostw zwyciężył: A. Bzyl (Bydgoszcz) 2 543,2 pkt przed F. Różańskim z Bydgoszczy 1 774,2, Kudzewiczem z Inowrocławia 1 684,3, M. Bokałłą z Torunia 1 040,5 pkt, Mroczkiem z Torunia 943,6 pkt, Rychlikiem z Grudziądza 943,6 pkt.

Punktacja drużynowa: Aeroklub Bydgoski — 1 382,4 pkt, Aeroklub Kujawski — 1 312,4 pkt, Aeroklub Pomorski — 781,5 pkt.

Puchar przechodni „Gazety Pomorskiej" zdobył Aeroklub Bydgoski.

Za zwycięstwo indywidualne puchar przechodni WKKF otrzymał A. Bzyl z Bydgoszczy. Zawodników obdarowano wartościowymi nagrodami i upominkami. A oto niektóre nagrody: I. — „Szarotka" trzyzakresowa, II. — „Szarotka" dwuzakresowa, dalej — zegarki, swetry, teczki, albumy.

Zgodnie z regulaminem III Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza zorganizują w przyszłym roku bydgoszczanie. **(h)**

IV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

Wyniki indywidualne I konkurencji: dwa skoki z wysokości 1 000 m na celność lądowania, Bratysława dnia 4 sierpnia 1958 r.

MĘŻCZYŹNI: 1. K. Wodeniczarow — Bułgaria (6,93 i 1,97) — 291,1 pkt; 2. G. Gyulay — Węgry (5,64 i 5,33) — 289 pkt; 3. M. Dmitrow — ZSRR (4,94 i 10,09) — 284,9 pkt; 4. J. Jehlicka — CSR (12,08 i 4,48) — 283,4 pkt; 5. J. Pieklin — ZSRR (8,66 i 7,99) — 283,3 pkt; 6. S. Kastely — Węgry (13 i 5,08) — 281,9 pkt; 7. L. Stanko — Węgry (9,62 i 8,53) — 281,8 pkt; 8. P. Ostrowski — ZSRR (10,20 i 8,52) — 281,2 pkt; 9. A. Szarkow — Bułgaria (0,21 i 19,53) — 280,2 pkt; **10. J. Cierniak — Polska (11,22 i 8,72) — 280 pkt;** 11. A. Doinski — Bułgaria (10,45 i 10,78) — 278,7 pkt; 12. N. Anikijew — ZSRR (11,49 i 10,90) — 277,6 pkt; 13. K. Zachariew — Bułgaria (2,70 i 20,33) — 276,9 pkt; **14. R. Lewandowski — Polska (8,12 i 18,8) — 273 pkt;** 15. V. Zujew — ZSRR (20,45 i 8,13) — 271,4 pkt; 16. M. Milicevic — Jugosławia (12,49 i 17,13) — 270,3 pkt; **18. J. Łobodda (21,91 i 9,65) — 268,4 pkt; 25. B. Gargała (23,09 i 24,78) — 252,1 pkt; 41. R. Kosina (102,46 i 56,89) — 140,65 pkt.**

KOBIETY: 1. A. Skopinowa — ZSRR (7,87 i 1,67) — 290,46 pkt; 2. E. Popescu — Rumunia (3,70 i 8,33) — 287,97 pkt; 3. N. Prjachina — ZSRR (5,16 i 10,41) — 284,4 pkt; 4. J. Angelowa — Bułgaria (10,03 i 10,02) — 279,95 pkt; 5. R. Rybova — CSR (14,79 i 22,26) — 262,95 pkt; 6. R. Kostowa — Bułgaria (29,85 i 8,38) — 261,67 pkt; 7. M. Welcewa — Bułgaria (28,32 i 11,09) — 260,59 pkt; **8. A. Franke (3,37 i 37,23) — 259,4 pkt; 10. M. Wojtkowska (18,96 i 41,15) — 239,89 pkt; 17. A. Chmielarczyk (31,41 i poza kołem) — 118,59 pkt.**

Wyniki drużynowe I konkurencji.

MĘŻCZYŹNI: 1. Węgry — 852,8 pkt; 2. Bułgaria — 850,13 pkt; 3. ZSRR — 849,59 pkt; **4. Polska — 821,58 pkt;** 5. Jugosławia — 794,77 pkt; 6. CSR — 793,83 pkt; 7. USA — 764,02 pkt; 8. Rumunia — 681,48 pkt; 9. Francja — 658,77 pkt; 10. Austria — 407,5 pkt i Wielka Brytania — 139,97 pkt.

KOBIETY: 1. ZSRR — 574,89 pkt; 2. Bułgaria — 541,72 pkt; **3. Polska — 499,29 pkt;** 4. Rumunia — 493,57 pkt; 5. CSR — 457,43 pkt; 6. Węgry — 295,46 pkt i 7. Francja — 147,69 pkt. (W nawiasach podano odległość lądowania w metrach od środka krzyża dla pierwszego i drugiego skoku).

PIERWSI SKOCZKOWIE

W Pile istnieje komitet organizacyjny, czyniący starania o utworzenie w tym mieście aeroklubu, który rozpoczął już pracę szkoleniową. W pierwszej połowie lipca br. odbyło się tam zakończenie pierwszego kursu spadochronowego. Przeszkolono na nim 16 skoczków, wśród których na specjalne wyróżnienie zasłu-

Uczestnicy kursu spadochronowego w Pile.
Foto: Roman Zaranek

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR. 277

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Komisja Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA D — KAT. I (SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 200 km

Edward Makula (Aeroklub Śląski)
na szybowcu „Jaskółka Z", na trasie Leszno — Środa Wlkp. — Krotoszyn — Leszno, dnia 13 czerwca 1958 r. — **79,0 km/h**

Prędkość przelotu pc trasie trójkąta 300 km

Edward Makula (Aeroklub Śląski)
na szybowcu „Jaskółka Z", na trasie Leszno — Kalisz — Wrocław — Leszno, dnia 14 czerwca 1958 r. — **70,608 km/h**

Rekord kobiecy

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Helena Wróbel (Aeroklub Szczeciński)
na szybowcu „Mucha-100", na trasie Szczecin — Broczyno — Czechów — Szczecin, dnia 1 3czerwca 1958 r. — **46,47 km/h**

KLASA G — KATEGORIA I (SKOKI SPADOCHRONOWE INDYWIDUALNE)

Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień
Witold Tracz (Aeroklub Warszawski), Warszawa, 13.6.58 — **8 270 m**

Celność skoku z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień
Lech Jeske (Aeroklub Warszawski), Warszawa, 25.5.58, — **14,60 m**

Rekord kobiecy

Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spodochronu — w dzień
Romana Skatulska (Aeroklub Warszawski), Warszawa, 13.6.58 — **8 270 m**

Diamenty za przewyższenie ponad 5 000 m

5 (82) **Paweł Pilat** — na szybowcu „Mucha", w Jeleniej Górze, dnia 11.5.58 — 6125 m
6 (83) **Lech Jaworski** — na szybowcu „Jaskółka", w Jeżowie, dnia 16.5.58 — 5050 m
7 (84) **Andrzej Zygiel** — na szybowcu „Mucha", w Jeżowie, dnia 16.5.58 — 5250 m

Złote Odznaki Szybowcowe

6 (197) **Antoni Wróbel**
przewyższenie: Szczecin, dnia 12.6.58 na szybowcu „Mucha" — 3025 m
przelot: Szczecin-Osówka, dn. 22.8.56 na szybowcu „Mucha" — 304 km

7 (198) **Józef Jakulewicz**
przewyższenie: Jeżów, dnia 11.8.57 na szybowcu „Mucha" — 3180 m
przelot: Białystok-Raniżów, dn. 14.6.58 na szybowcu „Jaskółka" — 325 km

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

31 (1298)	**Paweł Woźniak**				
	długotrwałość:	17.10.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 22 min
	przewyższenie:	26.5.58	„	„Mucha"	1725 m
	przelot:	20.5.58	„	„Mucha"	70 km
32 (1299)	**Augustyn Kubiczek**				
	długotrwałość:	20.5.58	na szybowcu	„Mucha"	6 h 57 min
	przewyższenie:	27.5.58	„	„Mucha"	1890 m
	przelot:	27.5.58	„	„Mucha"	57 km
33 (1300)	**Leszek Mirecki**				
	długotrwałość:	28.5.58	na szybowcu	„Mucha"	6 h 12 min
	przewyższenie:	18.5.58	„	„Mucha"	1075 m
	przelot:	18.5.58	„	„Mucha"	61 km
34 (1301)	**Józef Fiedorowicz**				
	długotrwałość:	20.4.58	na szybowcu	„Salamandra"	5 h 08 min
	przewyższenie:	24.5.58	„	„Mucha"	1035 m
	przelot:	30.5.58	„	„Mucha"	110 m
35 (1302)	**Tadeusz Gowkielewicz**				
	długotrwałość:	25.4.58	na szybowcu	„Komar"	7 h 07 min
	przewyższenie:	25.5.58	„	„Mucha"	1750 m
	przelot:	30.5.58	„	„Mucha"	145 km
36 (1303)	**Tadeusz Czaplarsk**				
	długotrwałość:	30.7.46	na szybowcu	„Jeżyk"	5 h 03 min
	przewyższenie:	2.6.58	„	„Mucha"	1080 m
	przelot:	2.6.58	„	„Mucha"	77 km
37 (1304)	**Jacek Jaśkiewicz**				
	długotrwałość:	22.5.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 44 min
	przewyższenie:	22.5.58	„	„Mucha"	1350 m
	przelot:	4.6.58	„	„Mucha"	97 km

OWOCNA KONFERENCJA W INSTYTUCIE LOTNICTWA

Z inicjatywy Dyrekcji Instytutu Lotnictwa i Zakładów Sprzętu Lotniczego Sportowego odbyła się w końcu lipca br. konferencja poświęcona rozwojowi budowy szybowców. Obrady toczyły się w Instytucie Lotnictwa. W oparciu o obserwacje i wnioski z VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie, mając jednocześnie na uwadze realne możliwości krajowe, konferencja miała za zadanie wytyczyć linię postępowania w dziedzinie dalszego właściwego i szybkiego rozwoju rodzimych konstrukcji szybowców (zwłaszcza wyczynowych) oraz ich wyposażenia. Konferencja zgromadziła przedstawicieli SZD, WSK, ZSLS, APRL, IL oraz Politechniki Warszawskiej. Przewodniczyli konferencji inż. T. Chyliński (IL) oraz inż. S. Wasilewski (ZSLS).

Osnową dyskusji były trzy referaty. Dwa z nich: „Problemy aerodynamiczne współczesnych szybowców wyczynowych" i „Zagadnienia nowoczesnego wyposażenia szybowców" wygłosił mgr inż. J. Bojanowski. Trzeci, wygłoszony przez mgr. inż. J. Sandauera nosił tytuł: „Tendencje rozwojowe w dziedzinie konstrukcji i technologii budowy szybowców wyczynowych".

Bardzo ożywiona, trwająca około 4 godzin, dyskusja poruszyła dużą ilość istotnych problemów i dostarczyła wielu cennych wniosków.

Zebrane na sali eksponaty i przedstawione wyniki badań laboratoryjnych oraz doświadczeń przemysłowych świadczą o tym, że stworzenie nowoczesnej, opartej na tworzywach sztucznych konstrukcji ma zapewnioną bazę surowcową i technologiczną. Niezbędne jest jednak postawienie pierwszego kroku przez konstruktorów, którzy do tej pory odnoszą się do nowych tworzyw z pewną rezerwą. Podkreślano również konieczność energiczniejszego przystąpienia do konstrukcji metalowej i to nie szybowca wyczynowego, a raczej szkolno-treningowej dwumiejscówki.

Ciekawa i bardzo rzeczowa była wypowiedź mgr inż. W. Nowakowskiego (SZD), który m. in. stwierdził, że w świetle obserwacji leszneńskich nie można uważać obecnie szybowca „Zefir" za sprzęt wystarczająco dobry dla naszych reprezentantów na VIII SMS, które odbędą się za dwa lata. Jako przedstawiciel klasycznej konstrukcji i technologii szybowiec ten jest ciężki. Jest również bardzo skomplikowany, przy czym komplikacja ta poszła przeważnie nie w kierunku „wyżyłowania" maksymalnych osiągów, lecz w kierunku podniesienia komfortu i wygody pilota, co chyba nie jest najsłuszniejsze w szybowcu zawodniczym. Zadecydowano już, że SZD korzystając z doświadczeń „Zefira", przystąpi w najbliższej przyszłości do opracowania uproszczonej i unowocześnionej technologicznie wersji tego szybowca — który nosić będzie nazwę „Zefir-II".

Problemy wyposażenia szybowcowego nie zostały ostatecznie we wszystkich punktach załatwione na konferencji. Podzielone były np. zdania na temat miniaturyzacji przyrządów pokładowych oraz potrzeby budowy przyrządów zdwojonych lub uwielokrotnionych (wariometr z prędkościomierzem, sztuczny horyzont z zakrętomierzem i chyłomierzem poprzecznym itp.). O tych i o innych sprawach związanych z wyposażeniem szybowców wyrokować będzie osobna narada zwołana przez przemysł z udziałem użytkowników.

Jednak już to co usłyszeliśmy napawać może optymizmem — Leszno było i w dziedzinie wyposażenia mocnym bodźcem. Rozpoczęto już prace nad czułym wariometrem o zakresie ± 1 m/sek. Przyśpieszono prace nad sztucznym horyzontem szybowcowym, który rozpoczyna w tej chwili próby w locie. Nowa miniaturowa busola typu Cook'a z kardanowym zawieszeniem, która sporo szumu narobiła wśród specjalistów w Lesznie, znajdzie również swój odpowiednik w opracowywanym prototypie. Na ukończeniu jest również prototyp nowej aparatury tlenowej dla potrzeb szybownictwa. Jej zalety to małe wymiary i ciężar — 1,5 kG bez butli (oby jak najszybciej chociaż mała seria opuściła zakład produkcyjny i trafiła do klubów — no i do Jeżowa).

Niewesoło w dalszym ciągu przedstawia się sprawa radiostacji szybowcowych. Bezpieczeństwo ruchu lotniczego wymaga już w tej chwili wprowadzenia do eksploatacji pokaźnej ich liczby. Przy wykluczeniu importu palącą sprawą jest zapewnienie dostawy radiostacji przez producentów krajowych. Jednak tak zakłady radiowe jak i spółdzielnie pracy odmawiają realizacji zamówienia. Instytut Lotnictwa, który gotów jest podjąć się prac nad radiostacją, cierpi na trudności kadrowe. W tej sytuacji ktoś musi podjąć wreszcie trzeźwą decyzję, która pozwoli wyjść z tego zbyt długo trwającego impasu.

Wnioski z tej niezwykle cennej konferencji będą dostarczone w najbliższym czasie wszystkim zainteresowanym instytucjom. Oczekujemy wszyscy rychłego wprowadzenia ich w życie.

(Za)

W PILE

pomocy ob. Dufaina oraz instruktora Jana Walczaka i pilota Stanisława Ackermana. Obecnie zamierzamy zorganizować następny tego rodzaju kurs.

Trzeba tu jeszcze dodać, że entuzjaści lotnictwa w Pile nie mieli dotąd własnego lotniska i sprzętu i dlatego szkolenie musiliśmy przeprowadzać częściowo w Aeroklubie Kujawskim. Dopiero teraz, dzięki pomocy wspomnianego już ob. Dufaina, roztaczają się przed nami perspektywy dalszego rozwoju.

Mając już lotnisko zwróciliśmy się o dalszą pomoc do władz miejscowych i społeczeństwa. A oto wyniki apelu:

Prezydium MRN zadeklarowało pomoc finansową przez 20 proc. opodatkowanie wszystkich imprez na terenie miasta. Poza tym przeznaczyło 40 000 cegieł na odbudowę hangaru oraz 3 mieszkania dla pracowników etatowych. PGWPN przekazało wieżę wiertniczą do konstrukcji stalowej hangaru, wartości około 60 000 zł. Odlewnia Żeliwa — 10 000 zł (wszyscy pracownicy są członkami wspierającymi). Fabryka Papy ofiaruje papę na pokrycie hangaru. Poza tym wpłynęły i nadal wpływają mniejsze kwoty pieniężne od instytucji z terenu miasta Piły.

GWIDON FRĄCKOWSKI

38 (1305)	**Witold Lipiński**					
	długotrwałość:	6.6.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 57	min
	przewyższenie:	1.5.58	„	„Mucha"	1270	m
	przelot:	26.5.58	„	„Mucha"	73	km
39 (1306)	**Romuald Kulikowski**					
	długotrwałość:	25.10.56	na szybowcu	„Mucha"	5 h 06	min
	przewyższenie:	6.6.58	„	„Mucha"	1020	m
	przelot:	25.9.57	„	„Mucha"	127	km
40 (1307)	**Janusz Wasilewski**					
	długotrwałość:	20.4.58	na szybowcu	„Mucha"	6 h 13	min
	przewyższenie:	25.5.58	„	„Mucha"	1180	m
	przelot:	6.6.58	„	„Mucha"	58	km
41 (1308)	**Stefan Chmura**					
	długotrwałość:	26.5.58	na szybowcu	„Mucha"	6 h 20	min
	przewyższenie:	7.6.58	„	„Mucha"	1130	m
	przelot:	26.5.58	„	„Mucha"	135	km
42 (1309)	**Henryk Przybyszewski**					
	długotrwałość:	25.5.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 50	min
	przewyższenie:	24.5.58	„	„Mucha"	1125	m
	przelot:	9.6.58	„	„Mucha"	90	km
43 (1310)	**Kazimierz Jarząb**					
	długotrwałość:	7.8.57	na szybowcu	„Komar"	6 h 30	min
	przewyższenie:	10.6.58	„	„Mucha"	1225	m
	przelot:	10.6.58	„	„Mucha"	58	km
44 (1311)	**Stanisław Szadziul**					
	długotrwałość:	12.9.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 29	min
	przewyższenie:	15.5.58	„	„Mucha"	1025	m
	przelot:	12.6.58	„	„Mucha"	96	km
45 (1312)	**Alfred Kentzer**					
	długotrwałość:	13.6.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 15	min
	przewyższenie:	17.5.50	„	„Salamandra"	1312	m
	przelot:	13.6.58	„	„Mucha"	97	km
46 (1313)	**Henryk Grabowski**					
	długotrwałość:	6.6.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 20	min
	przewyższenie:	14.5.58	„	„Mucha"	1350	m
	przelot:	13.6.58	„	„Mucha"	100	km
47 (1314)	**Mieczysław Wolak**					
	długotrwałość:	13.6.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 41	min
	przewyższenie:	13.6.58	„	„Mucha"	1750	m
	przelot:	14.6.58	„	„Mucha"	61	km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—(Tadeusz Rejniak

GOŚCIE ZAGRANICZNI O POLSKIM SPRZĘCIE

VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie były okazją dla wszystkich gości z zagranicy do zapoznania się z naszym sprzętem lotniczym. Niżej przytaczamy szereg opinii różnych fachowców lotniczych o naszych szybowcach i samolotach. Najpierw ogólne opinie o szybowcach.

Jaskółka-ZO — Uniwersalny szybowiec wyczynowy, zdolny do pełnej akrobacji z wyjątkiem pętli zewnętrznej, silny, nadający się do lotów w chmurach.

Bocian-1D — Szybowiec dwumiejscowy w klasie „Jaskółki". Spośród dwumiejscówek ma cechy dobrego szybowca. Dobre osiągi, łatwy w pilotażu. Pełna akrobacja bez pętli zewnętrznej. Ze względu na nieliczną konkurencję winien mieć dobry popyt.

Mucha-100 A — Dobry szybowiec treningowy, łatwy w użytkowaniu i pilotażu, silny i bardzo stateczny, dobrze lata w chmurach, zdolny do podstawowej akrobacji.

Czapla-bis — Bardzo dobry do szkolenia podstawowego. Świetna amortyzacja. Duże niskociśnieniowe koło i amortyzatory olejowo-powietrzne uwzględniają lądowanie w trudnym terenie, chroniąc szybowiec przed uszkodzeniem w czasie nauki.

Mucha-Standart — Wyczynowy, o ładnych osiągach w swej klasie, bardzo silny. Silniejszy od Muchy-100A, lepszy od niej o klasę. Należałoby przy nim bardziej na zewnątrz wysunąć koło. (Z wyjątkiem „Meteora", do lotów zapoznawczych na „Musze-Standart" zgłosiło się najwięcej delegatów zagranicznych).

Inż B. Gumpert delegat austriacki na Kongres OSTIV radził zastosować u „Bociana" m. in. większe koło oraz przewód giętki, przy pomocy którego pilot mógłby chłodzić się strumieniem chłodnego powietrza, skierowanego stosownie do jego życzenia.

Skoro mowa o opiniach, warto tu przytoczyć wypowiedzi delegatów, którzy odbyli loty zapoznawcze na przybyłym w tym celu do Leszna samolocie holującym „Kania-2". Uważam to tym bardziej za konieczne, wobec rozbieżności poglądów co do celowości tej maszyny.

Potrzebujemy takiej maszyny w Anglii ,tym bardziej, że nasz stary Tiger Moth jest już na wykończeniu, a nie mamy samolotu, który by go zastąpił. Jednakże ,abyśmy mogli ją użytkować, niezbędne jest uzyskanie dopuszczenia tej maszyny w Anglii ze strony Air Registration Board.

PHILIP WILLS
Henleyon Thames, Anglia

To byłaby idealna maszyna do holowania szybowców. Jednakże należałoby zastosować hamulce i klapki wyważające ster wysokości. Reakcja pozostałych sterów bardzo dobra.

WOLFRAM MIX
Kier. ekipy kanadyjskiej
Ontario, Kanada

Maszyna ta byłaby bardzo dobrym samolotem holującym. Operowanie sterem wysokości ciężkie w porównaniu do pozostałych sterów. Właściwości lotu na małych wysokościach bardzo dobre.

GORDOS OATES
Kanada

Samolot „Kania-2" bardzo prosty w technice pilotażu i bardzo zwrotny. Bardzo dobry do holowania szybowców, a także dla wstępnego szkolenia.

HITWINCZEW
pilot ekipy ZSRR

Według mojej opinii „Kania-2" jest wspaniałym samolotem do holowania szybowców. Z pełnymi zbiornikami wznosiliśmy się z prędkością 4—5 m/sek. Widoczność wyjątkowo dobra, lądowanie łatwe.

H. SCHWING
redaktor z czasopisma „Avia Fliegvereld", Holandia.

Samolot „Kania-2" wyróżnia się dobrymi właściwościami lotnymi, prosty w technice pilotażu szczególnie przy starcie i lądowaniu.

ALEXANDER TEPLYCH
Centralna Szkoła Szybowcowa i Śmigłowcowa Kaługa. ZSRR

Samolot „Kania-2" — prosty w pilotażu. Dobrze byłoby zakryć koła. Jako konstrukcja do operowania w rejonie lotniska — bardzo dobra.

WIACZESŁAW JEFIMIENKO
Kijów, ZSRR.

Samolot „Kania-2" jest samolotem silnym, zwrotnym, łatwym w pilotażu, prostym w konstrukcji, wykonującym łatwo ewolucje lotnicze. Stwarza wrażenie, że jest to dobry samolot do holowania szybowców. Żałuję tylko, że nie mogłem wykonać żadnego lotu holując szybowiec, aby w ten sposób móc porównać z moim doświadczeniem z innych samolotów.

OVIDIO SIENDRA,
Federacio Argentina de Vuelo a Vela, Presidente, Argentyna.

Ogólnie — opinia o „Kani-2" pozytywna. Zdaniem naszych rozmówców, samolot spełnia dobrze swoje funkcje, jest prostym w budowie, winien więc być tani, a komfort jest mu niepotrzebny. Natomiast należałoby uzupełnić jego konstrukcję w kierunku dobiegu i odciążenia steru wysokości.

W wyniku wielu rozmów z delegatami zagranicznymi na ich żądanie wystawiono 40 ofert na sprzęt lotniczy: szybowce, niektóre samoloty, przyrządy pokładowe i silniki modelarskie.

Mgr LEONARD GLIŃSKI

„Kania-2" na lotnisku w Lesznie w czasie trwania mistrzostw świata.
Foto: Janusz Wojciechowski (2)

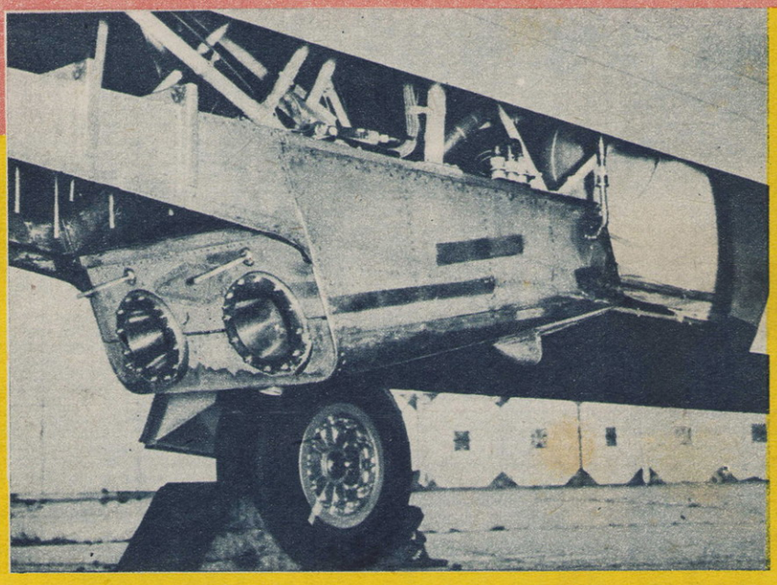
W czerwcu roku bieżącego na wystawie lotniczej w Vancouver (Kanada) demonstrowano dwa pasażerskie odrzutowce: radziecki Tu-104 (w tyle) i amerykański Boeing 707 — na pierwszym planie. Zwiedzający oba samoloty mieli możność porównania dwóch olbrzymów.
Foto: The Aeroplane

WSCHÓD i ZACHÓD

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

NOWY ŚMIGŁOWIEC BRYTYJSKI

Wytwórnia Saunders-Roe opracowała nowy 5-osobowy śmigłowiec turbinowy P-531. Próby w locie rozpoczęte zostaną wkrótce. Silnik Blackburn Turbomeca Turmo.
Foto: The Aeroplane



PODWÓJNY SKORPION UMOŻLIWIŁ REKORD WYSOKOŚCI

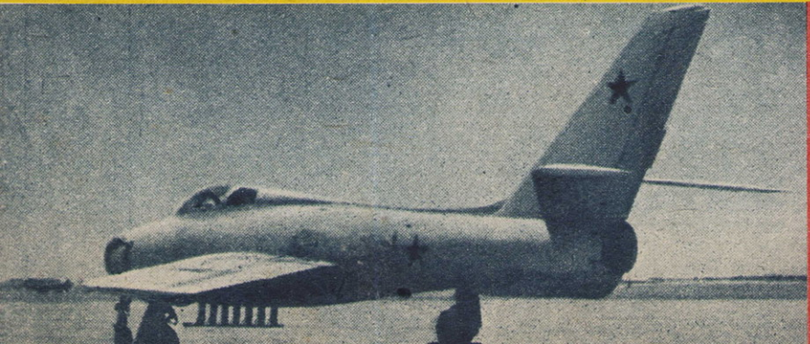
Tak wygląda instalacja pomocniczego silnika typu Napier tzw. „Double Scorpion" na samolocie bombowym Canberra (Anglia). W ten sposób powiększony ciąg umożliwił tej maszynie osiągnięcie rekordowej wysokości 21 336 m — rekord międzynarodowy.

Mi-1 na nartach i opylaczka KA-18

Ciekawym usprawnieniem śmigłowca Mi-1 jest zastąpienie kół podwozia płozami zdjętymi z samolotu Jak-12. Płozy są wygodniejsze podczas lądowania na śniegu niż koła, szczególnie w tym typie śmigłowca. Przystosowanie Mi-1 do pracy w zimie przeprowadzono w Chabarowsku. Na zdjęciu z prawej śmigłowiec N. Kamowa Ka-18 zaopatrzony w urządzenie do spryskiwania pól.
Foto: Grażdanska Awiacja

NOWY PIERŚCIENIOPŁAT

Poniżej demonstrujemy jedną z wersji francuskiej „latającej rury" Atar Volant. Otrzymała ona płat pierścieniowy i samolotową kabinę pilota. Oznaczenie statku SNECMA C-450. Silnik Atar 8 V.
Foto: Aviation Magazine



F-84 JAKO MIG-15

Amerykański samolot F-84 (Sabre) występuje w filmie pt. „Myśliwcy", jako radziecki samolot MiG-15. Oczywiście o przynależności samolotu świadczą jedynie małe czerwone gwiazdy.
Foto: Air Pictorial